

**“DESARROLLO TERRITORIAL,
ESCENARIOS PROSPECTIVOS E
INFRAESTRUCTURAS”**

DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005



NOMINA DE AUTORIDADES
PROVINCIALES

DR. JORGE PEDRO BUSTI
GOBERNADOR

DR. PEDRO GUILLERMO GUASTAVINO
VICEGOBERNADOR

DN. SERGIO DANIEL URIBARRI

MINISTRO DE GOBIERNO, JUSTICIA, EDUCACIÓN, OBRAS Y SERVICIOS
PUBLICOS

ARQ. JUAN JOSE MORENO

SECRETARIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

ARQ. TOMAS PABLO ARIAS

DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION



ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN

DIRECTOR : ARQ. TOMAS PABLO ARIAS

PROFESIONALES:
ARQ. TERESA G. DE RIOS
ARQ. NORMA BERNARDINI

REPARTICIONES INTERVINIENTES

SECRETARIA MINISTERIAL DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO ESTRATÉGICO
PARA LA PRODUCCIÓN
SUBSECRETARIA DE TURISMO
DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD – Dirección de Estudios y Proyectos
DIRECCIÓN DE HIDRÁULICA
DIRECCIÓN DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS
INSTITUTO PORTUARIO PROVINCIAL

PROFESIONALES INTERVINIENTES

ING. AGR. ANTONIO N. FARALL
ING. AGR. ELDA G. ALBORNOZ
ING. HIDR. OSCAR DUARTE
ARQ. MIGUEL PRINCIC
ING. AGR. ALICIA JERICHAU
ING. HUGO RODRÍGUEZ
BIOING. GUSTAVO BIZAI
LIC. JOSE PEREZ
LIC. SEBASTIÁN PILONI



INDICE GENERAL del DOCUMENTO:

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES:

- 1.1 INTRODUCCIÓN.
- 1.2 DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL.
- 1.3 CONTEXTO.

2. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS PROVINCIALES:

- 2.1. POLÍTICAS y ESTRATEGIAS PROVINCIALES sobre DESARROLLO y ORDENAMIENTO TERRITORIAL.
- 2.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.
- 2.3. MICROREGIONES ENTRERRIANAS.
- 2.4. SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRAFICA.
- 2.5. POLÍTICAS HÍDRICAS PARA LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS
- 2.6. TURISMO – ENTRE RIOS en el PLAN FEDERAL ESTRATÉGICO

3. SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

- 3.1. SISTEMA VIAL.
- 3.2. SISTEMA FERROVIARIO.
- 3.3. SISTEMA FLUVIOPORTUARIO.

4. EPILOGO



1.- CONSIDERACIONES PRELIMINARES

**DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005**



**INDICE del
DOCUMENTO:**

1.1.INTRODUCCIÓN

Estado de Situación Provincial.

4.1. DESARROLLO y ODENAMIENTO TERRITORIAL.

4.2. CONTEXTO.



1.1. INTRODUCCIÓN:

El presente documento base, persigue el objetivo de iniciar un proceso abierto de compilación, articulación y sistematización de los diversos análisis teóricos que, *sobre desarrollo territorial, infraestructuras y escenarios futuros*, se realizan en diversas unidades funcionales del estado entrerriano.

En tal sentido y en carácter de **documento base, abierto y en desarrollo**, se exponen diversas *hipótesis de estudio*. Estas merecen tener continuidad, dentro de un proceso de abordaje estratégico y multisectorial, en función de perfilar las potencialidades de un horizonte provincial hacia el año 2.016 que incorpore las variables económicas, sociales y ambientales.

En las páginas siguientes se encontrará:

- ✓ Un análisis detallado de los diversos modos de transporte, su correlato en el proceso de ordenamiento territorial y el diseño estratégico de sus infraestructuras.
- ✓ Una síntesis del *Programa de conservación de los recursos naturales* entrerrianos, que proyecta: establecer una *estrategia provincial e integral* en armonía con el desarrollo socioeconómico de los sectores involucrados y propiciar el aumento sustentable de la producción agropecuaria a mediano y largo plazo como base del desarrollo regional.
- ✓ Proyectos complementarios de corte estratégicos relacionados con la construcción de los escenarios de futuro.

1.2. DESARROLLO y ORDENAMIENTO TERRITORIAL:

La provincia de Entre Ríos enfrenta hoy una serie de desafíos históricos, derivados del proceso de globalización, que conmueve nuestras economías regionales y la reconversión productiva, el desarrollo territorial y su infraestructura como asimismo la sustentabilidad de nuestro ambiente.

Nos situamos en el medio de un proceso de carácter global y local de sincronidad ineludible. Al mismo tiempo, nos atraviesa el desarrollo y la innovación tecnológica que incluye a las comunicaciones, el transporte de bienes y personas y a la logística, por citar las que más importan a nuestro análisis.

En ese contexto, el territorio se considera como un recurso estratégico para el cual debe recuperarse la *Planificación estatal* con amplios criterios de participación social y que a su vez, determine nuevos paradigmas de gestión gubernamental.

Hoy el escenario político nacional y provincial, nos encuentra inmersos en un inédito proceso de transformaciones de la realidad económico – social, en el cual las políticas de ordenamiento territorial no pueden estar ausentes. Estas políticas deben estar imbricadas en una decidida búsqueda de consensos con la sociedad civil a fin de que el camino de transformaciones esté sustentado, fundamentalmente en la participación comunitaria y el desarrollo local.

El marco integral y dinámico que ofrece el territorio provincial, visto desde su propio desarrollo y su reposicionamiento actual, nos induce a proyectar políticas de ordenamiento sustentable reconociendo los siguientes condicionantes:



“Desarrollo Territorial, Escenarios Prospectivos e Infraestructuras”

- ✓ el avance y extensión de las fronteras agropecuarias,
- ✓ los procesos regionales de reconversión productiva,
- ✓ la revalorización de las infraestructuras como factores generadores de competitividad por un lado y capacidad estructurante del territorio por otro,
- ✓ los nuevos escenarios de reposicionamiento urbano, microregional y regional
- ✓ y la participación nacional en los bloques regionales a nivel subcontinental.

En otro aspecto, también debe tenerse especialmente en cuenta que las políticas de ordenamiento territorial, persiguen la jerarquización del espacio geográfico provincial a fin de concurrir a compatibilizar la dimensión de los escenarios productivos con el diseño de la infraestructura básica que contenga al horizonte previsto.

En esta inteligencia, se dará respuesta no sólo a los desafíos coyunturales sino que también estaremos insertos en el nuevo contexto que definirán un *territorio con equilibrio, equidad, sustentabilidad e inclusión social*.

Acompasado a esto, se sostiene como temática prioritaria la necesidad del abordaje múltiple e interdisciplinario de:

- ✓ la multimodalidad infraestructural del sistema de transporte,
- ✓ la imprescindible articulación del ordenamiento territorial con el desarrollo energético,
- ✓ la organización del territorio ligada a la preservación y desarrollo de los recursos hídricos y ambientales en general, y
- ✓ las infraestructuras como promotoras de desarrollo local y generadoras de redes de circulación y espacios nodales intermedios.

El ordenamiento del territorio constituye una política *multisectorial de articulación y consenso* en la cual los emprendimientos sectoriales expresan aisladamente la falta de coordinación e interdisciplinaria que se requiere.

Para ejemplo basten los recientes problemas de conflictividad ambiental que presupone la construcción de las plantas celulósicas en otra banda del río Uruguay. Puestos de manifiesto como están, solamente muestran una extensa problemática abordada desde la apreciación exclusivamente sectorial sin contener una mirada espacial hacia el contexto global del territorio.

Este conflicto, que exhibe uno de los riesgos permanentes de deterioro ambiental, es un caso asimilable a otros que, como la desertificación de algunas áreas, los desequilibrios de ciertas aglomeraciones urbanas, la contaminación del aire y el agua en zonas suburbanas debido a la fumigación, deben ser afrontados integralmente por un diseño político y social decididamente “territorializado”.

En conclusión *hoy* se torna trascendente insertar al *desarrollo territorial y su consecuente política integral de ordenamiento*, a una propuesta multisectorial de amplio consenso social, que se integre al proceso de transformaciones políticas, sociales y económicas que busca revertir el retroceso económico y las frustraciones sociales que dejaron los 90 en la sociedad argentina.



1.3.CONTEXTO:

La Provincia de Entre Ríos, que fuera *hace 150 años atrás*, una de los estados federales fundadores de nuestra la Nación, recién hace apenas 36 que rompió con su histórico aislamiento territorial que lo escindía físicamente del resto de país.

Este contexto de insularidad secular, desarraigó a nuestra provincia del contexto nacional en lo que hace a su desarrollo socio – económico y privó a la provincia de potenciar sus ventajas comparativas en un escenario de mayor competitividad, de diversificación productiva e industrialización de los resultados de su actividad primaria.

Esa situación paulatinamente revertida en las últimas tres décadas, ubica hoy a Entre Ríos, con las nuevas vinculaciones interprovinciales e internacionales, sólidamente interrelacionada en una región agrícola, ganadera e industrial que a nivel nacional se constituye en una de las más ricas y más densamente pobladas.

En este marco nuestro territorio, fruto de la reciente reversión de aquel estado de exclusión territorial en el que vivimos mas de un siglo, se sitúa estratégicamente tanto a nivel regional como nacional e internacional, en una posición geoeconómica de altísima significación. En este orden, Entre Ríos se halla hoy atravesada por ejes de desarrollo socio – económicos que la ubican virtuosamente en el centro de una articulación nodal de modos de transportes y flujos comerciales que la reubican geográficamente y repotencian su territorio hacia escenarios futuros de múltiples y ventajosas consecuencias.

La realidad actual expone a nuestra provincia en un contexto provechoso que se sirve no sólo de sus ventajas comparativas y de la situación estratégica descrita mas arriba, sino que expande sus perspectivas de crecimiento situándose oportunamente en el escenario post devaluación y de sustitución de importaciones, iniciado hace escasos 4 años. Dentro de él, Entre Ríos:

- ✓ revalorizó su producción primaria con los ventajosos costos de exportación,
- ✓ le dio mayor impulso a la diversificación y a los encadenamientos productivos regionales imbricados en los procesos manufactureros de bienes de origen agropecuario
- ✓ y reubicó ventajosamente a la actividad turística de la mano de sus bellezas naturales y de la naciente actividad termal.

No obstante esos procesos, que deben sostenerse e incrementarse, reflejan una redistribución territorial que merece ser contenida en un ordenamiento que equilibre:

- ✓ El desarrollo desigual de ambas costas, tanto del Paraná como del Uruguay,
- ✓ el expansivo proceso de agriculturización originado en avances tecnológicos y precios ventajosos.
- ✓ la permanente migraciones ganaderas,
- ✓ el progresivo desmonte de amplias áreas sometidas a la expansión de las fronteras agropecuarias,
- ✓ el estratégico aprovechamiento de las aguas superficiales aprovechando el territorio – cuenca,
- ✓ la fluida extensión urbana de pueblos, ciudades y de la metrópoli constituida en la capital provincial conjuntamente con la de la Provincia de Santa Fe.
- ✓ los crecientes flujos de transporte que atraviesan la provincia resignificados por la coyuntura socio – económica y ubicación territorial estratégica.



2. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS PROVINCIALES

**DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005**



INDICE del
CAPITULO:

**2.1. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS PROVINCIALES
DE ORDENAMIENTO Y DESARROLLO TERRITORIAL**

PROGRAMAS Y PROYECTOS - TRABAJOS EN EJECUCIÓN.

2.2. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN INTEGRAL DE RECURSOS

NATURALES DE ENTRE RIOS.

2.3. MICROREGIONES ENTRERRIANAS.

2.4. SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRAFICA GEOREFERENCIADA

2.5. POLÍTICAS HÍDRICAS PARA LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS

2.6. TURISMO – ENTRE RIOS EN EL PLAN FEDERAL ESTRATEGICO



2. 1. POLITICAS Y ESTRATEGIAS PROVINCIALES SOBRE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

2.1.1. PROGRAMAS Y PROYECTOS – TRABAJOS EN EJECUCION-

El Gobierno de la Provincia de Entre Ríos está tratando de incorporar en sus políticas públicas la dimensión territorial del desarrollo; lo que conlleva a la coordinación de las políticas sectoriales sobre el territorio, impulsando acciones de planificación anticipativa, en el marco de escenarios de futuro.

Se han definido criterios de Planificación Estratégica con el fin de lograr un territorio más competitivo y atractivo a las inversiones, con una organización territorial más equilibrada y preservando el patrimonio natural y cultural.

Se pretende ordenar el territorio de manera que permita una reorganización productiva con progreso social, rompiendo la visión de corto plazo e imaginando el futuro con una visión integradora, alentando las vocaciones regionales.

Una imagen a más largo plazo puede mostrar un territorio con mayor igualdad de oportunidades, en el marco de un desarrollo sustentable, integrado a una región subcontinental, competitivo, apoyado en una estructura espacial jerarquizada funcionalmente con redes modernas, orientado por una política territorial concertada entre todos los actores.

El diseño de una política territorial habrá de tener en cuenta los planes emanados de las políticas sectoriales y procurará insertarlos dentro de una concepción territorial de carácter globalizado dándole un alto valor estratégico a los escenarios de futuro a los que se hizo referencia.

Este gobierno ha potenciado la asociación de jurisdicciones integrando la REGIÓN CENTRO, CRECENEA y fomentando la conformación de micro regiones que trascienden los límites provinciales. Se considera necesario actuar sobre dos aspectos, es decir sobre una imagen global de los territorios de futuro y con acciones específicas dentro de los subsistemas que componen el territorio provincial y que son:

- ✓ Asentamientos humanos
- ✓ Ambiental- Recursos Naturales
- ✓ Comunicaciones: redes de transporte-información
- ✓ Localización de actividades
- ✓ Político administrativo

De la interacción entre estos subsistemas surge la organización y articulación del territorio, para lo cual se fijaron las siguientes premisas:

- ✓ Proteger sustentablemente los recursos naturales.



“Desarrollo Territorial, Escenarios Prospectivos e Infraestructuras”

- ✓ Integración del territorio con moderna infraestructura que ensamble las redes de diferentes niveles jerárquicos.
- ✓ Posicionamiento regional y aliento a las iniciativas de desarrollo local y las asociación de Municipios en Micro regiones.
- ✓ Orientar la modernización y diversificación productiva.
- ✓ Generación de empleos.
- ✓ Fortalecer los sistemas urbanos.

La tarea de coordinación se realizará en función de dichas orientaciones, con el fin de compatibilizar las acciones sobre el espacio geográfico.

A su vez, la política de ordenación del territorio será encarada como un proceso participativo, descentralizado, activo y consensuada; capaz de movilizar al conjunto de actores sociales en pos de un proyecto común.

La estrategia de desarrollo territorial requiere:

Coordinación horizontal entre los diferentes Ministerios, Secretaría u Organismos que con sus políticas sectoriales afectan en diferente grado a la Organización del Territorio.

Coordinación vertical NACIÓN – PROVINCIAS. En manos de la Nación quedan los Planes Estructurales y en nuestra Provincia se están elaborando planes y programas específicos, que se detallan a continuación:

- **PROGRAMA DE CONSERVACIÓN INTEGRAL DE RECURSOS NATURALES DE ENTRE RIOS.**
- **MICROREGIONES ENTRERRIANAS.**
- **SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRAFICA GEOREFERENCIADA – SIG.**
- **POLÍTICAS HÍDRICAS PARA LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS.**
- **FOMENTO, DESARROLLO, PROMOCION Y REGULACION DEL TURISMO EN LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS.**



2.2.

**PROGRAMA DE CONSERVACIÓN INTEGRAL
de RECURSOS NATURALES de ENTRE RIOS**

SÍNTESIS del
DOCUMENTO ORIGINAL (*)
SETIEMBRE de 2.005

(*) Síntesis abreviada del Documento Original:

“Programa de Conservación Integral de Recursos Naturales de Entre Ríos”

Secretaría de la Producción – Subsecretaría de Desarrollo y Planeamiento Estratégico

Dirección de Estrategia, Planificación y Evaluación de Proyectos.

MAYO 2.005



INDICE del CAPITULO:

2.2.1 RESUMEN EJECUTIVO.

2.2.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO:

1. Antecedentes
2. Diagnostico:
 - Productivo
 - Características de los recursos naturales
 - Recursos Hídricos
3. Razón de ser del proyecto
4. Marco filosófico del proyecto

2.2.3 PROYECTO:

1. Ordenamiento Territorial
2. Sistema de Información Geo - referenciada
3. Investigación
4. Educación Ambiental
5. Beneficios del Proyecto



2.2.1.- RESUMEN EJECUTIVO

RESPONSABLE:

SECRETARIA DE LA PRODUCCION DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS- SUBSECRETARIA DE DESARROLLO Y PLANEAMIENTO ESTRATEGICO- DIRECCION DE ESTRATEGIA, PLANIFICACION Y EVALUACION DE PROYECTOS – MAYO 2005 –

PLAZO DE EJECUCION: 4(cuatro) Años.

SUBPRESTATARIO: La provincia de Entre Ríos cuenta con la Ley N° 9253/00 de Endeudamiento que le posibilitaría contraer el préstamo necesario para la financiación del proyecto.

ORGANISMO EJECUTOR: Entidad Provincial de Desarrollo Agropecuario (E.P.D.A.) ; Unidad Ejecutora del Proyecto(UEP); Subsecretaría de Asuntos Agrarios y Recursos Naturales

2.2.2- JUSTIFICACION DEL PROYECTO:

1- ANTECEDENTES:

En el contexto mundial, las cuestiones vinculadas a la conservación del medioambiente, han adquirido una mayor atención en las últimas décadas.

En la Argentina la política ambiental tuvo un importante respaldo a partir de la reforma de la Constitución Nacional e el año 1994, en la misma se introdujeron artículos relacionados con la conservación del medioambiente. **Art. 24...Corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio.**

2- DIAGNOSTICO

PRODUCTIVO

La Provincia de Entre Ríos se encuentra ubicada al sur de la Mesopotamia Argentina y se extiende entre los 30° y 33° de latitud sur y entre los 63° y 66° de longitud oeste. Su territorio abarca una **superficie total de 7.644.700has; de las cuales el 20%, es decir 1. 520 has. corresponden al área de delta, pre - delta e islas; el 3%, representado por 226,900 has. pertenece a aguas de los ríos, principalmente del Paraná y el Uruguay; mientras que la superficie restante 5,897.290 has (77%), corresponde a tierra firme.**

La Provincia presenta una gran variedad de ambientes fisiográficos y una amplia biodiversidad, que han permitido el desarrollo de diversas actividades productivas; y se conjugan las características ambientales con las socioculturales.

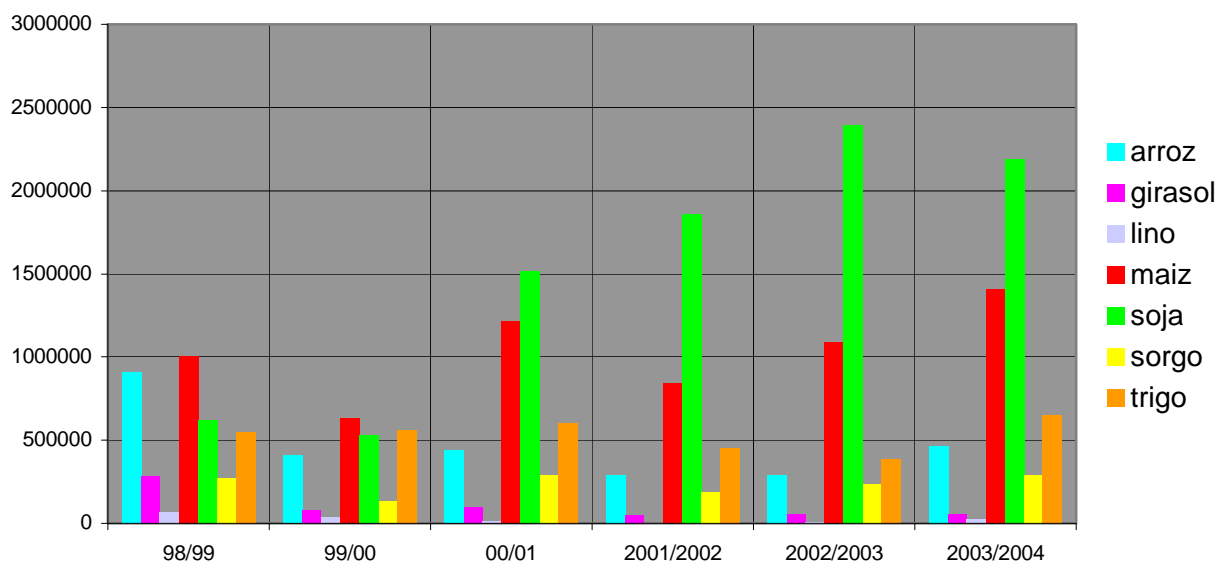
En este sentido, las actividades económicas predominantes en la provincia se concentran en la producción agropecuaria y en las industrias procesadoras de materias primas de origen agropecuario. **El sector de agronegocios, posee una participación en la economía provincia correspondiente al 20% del producto bruto geográfico (P.**



B.G.), lo que representa alrededor de 2,5 veces más que la participación del sector agropecuario a nivel nacional.

En la actualidad, en la Provincia, la producción agropecuaria se concentra en un total de **21.577 explotaciones agropecuarias (EAP's)** con una superficie promedio de 290has. Según datos obtenidos por la S.A.G.P.y A., la superficie destinada a agricultura durante la campaña 1.993/1.994 era de 594.300 has., producción 1.331.600 TN de cereales y oleaginosas, la superficie correspondiente a la campaña 1.998/1.999 fue de 1.267.300 has., producción 3.951.015 TN., mientras que en la última campaña 2.003/2.004 la superficie agrícola provincial sembrada ascendió a 1.849.500 has., producción 5.165.266 TN.

COMPARACIÓN DE PRODUCCIÓN EN TONELADAS DE LOS DISTINTOS CULTIVOS CAMPAÑAS 98/99 HASTA 2003/2004



En estas cifras se observa un incremento del 211% de la superficie destinada a agricultura en los últimos 10 años, lo que representa una tasa de aumento medio anual del 21,12% cifra que sobrepasa ampliamente la media nacional.

El stock bovino se ha incrementado en la misma forma desde del año 1.999 hasta el año 2.004, pasando de 4.092.000 cabezas a 4.661.700, lo que significa un incremento a un ritmo de casi 3,4% anual.

Estos datos reflejan la nueva dinámica que está tomando el sector agropecuario, que en un futuro próximo se potenciará con el nuevo status sanitario del país y el acceso a nuevos mercados internacionales, esto genera un escenario favorable para la inversión del y en el sector agropecuario orientado a la exportación.

En la actualidad hay una mayor presión por parte de estas actividades sobre los recursos naturales, por un lado la competencia entre la agricultura y la ganadería que han ejercido un cambio en la dinámica del sector, y por otro lado, el predominio del monocultivo de soja ha agregado presión a la degradación de los recursos naturales, no sólo en las áreas nuevas de expansión, sino también en las tradicionales.

Se deduce una mayor competencia entre el sector agrícola y el ganadero y como consecuencia de ello, ya no existe una complementariedad entre agricultura y ganadería, sino competencia, donde ambas desarrollan un desplazamiento de las

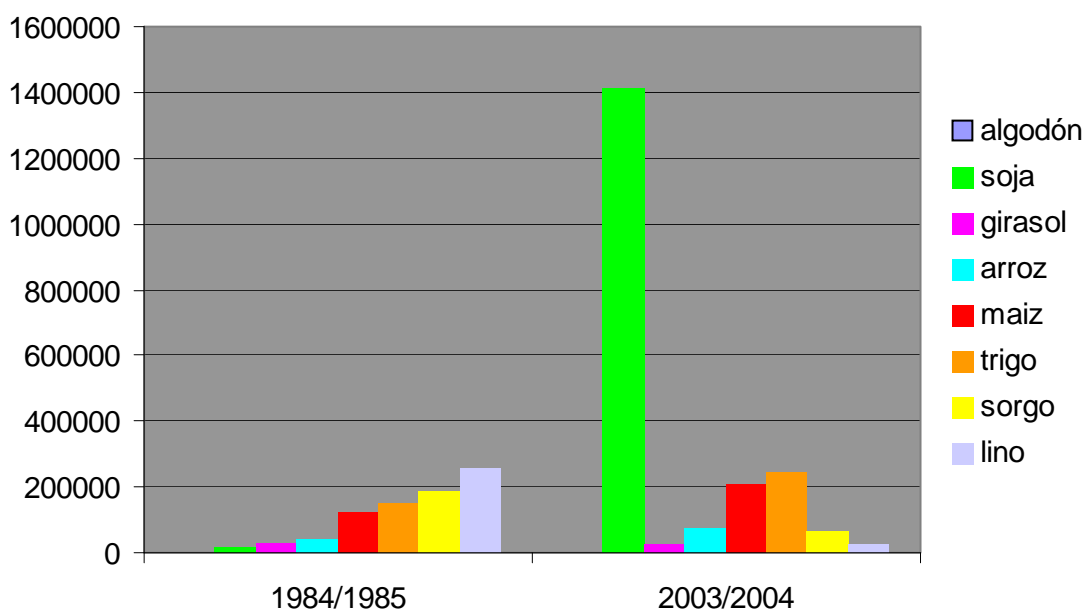


fronteras agropecuarias, cuantitativa y cualitativamente, hacia zonas más frágiles desde el punto de vista ecológico.

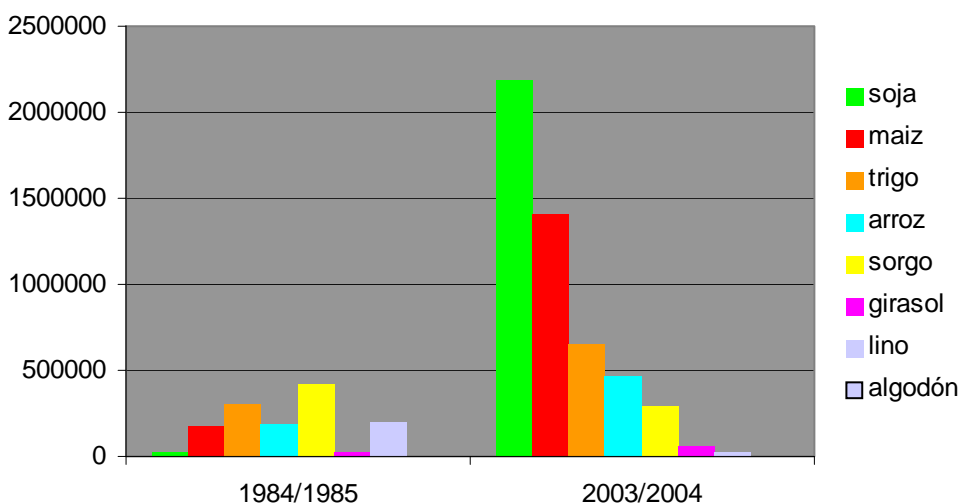
Así se observa, según datos elaborados por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y alimentación, que los Departamentos de La Paz registra un crecimiento de la superficie agrícola de 168,48%, Federal 207,39%, Federación 157,87% y Feliciano 320%, frente a una media provincial de 88%.

Esta situación genera la sobre explotación de los recursos naturales, consecuentemente una degradación de los mismos y de los ecosistemas en general, lo cual es mas grave, si se le suma la inexistencia de una regulación estratégica de aprovechamiento de los mismos.

COMPARACIÓN DE SUPERFICIES SEMBRADAS POR TIPO DE CULTIVO EN CAMPAÑAS 1984/1985 Y 2003/2004



COMPARACIÓN DE LA PRODUCCIÓN EN TONELADAS POR CULTIVO CAMPAÑAS 1984/1985 Y 2003/2004



CARACTERISTICAS DE LOS RECURSOS NATURALES

Más allá de la evolución y de las perspectivas coyunturales que el sector presenta desde hace alrededor de una década, es importante destacar variables que son independientes del tipo de cultivo, que pueden ser minimizadas o potenciadas en función del tipo y la forma de uso de los recursos naturales.

Estas variables son las que intervienen a la hora de definir la aptitud de uso de los mismos, las cuales están vinculadas a las características naturales del medio, tales como tipo de suelo y su material originario, relieve, vegetación natural y clima.

RECURSOS HIDRICOS

En lo que respecta a los Recursos Hídricos de la Provincia de Entre Ríos, puede decirse que la misma posee una de las redes hidrográficas más ricas del país.

El río interior más importante es el Gualeguay, cuya cuenca posee un área total de

21.479 km², lo que representa el 25,96% del total del territorio Provincial. Existen

importantes arroyos que son afluentes principales de este río y también gran cantidad de

arroyos y cañadas que son afluentes secundarios con sus correspondientes microcuencas

Por las características de las precipitaciones de esta cuenca (1.000 a 1.200 mm. anuales), las mismas constituyen la principal fuente de agua del río Gualeguay. Dadas las francas pendientes del terreno en las subcuencas las características franco arcillosas limosas del suelo, que no permiten un buen drenaje, el agua precipitada y captada escurre rápidamente por superficie al curso principal.

Esta situación se agrava a partir del desmonte y la actividad agrícola existente, que disminuye la retención que produce la vegetación en sus diferentes estratos al interceptar las precipitaciones y mitigar el impacto de las lluvias, como así también la capacidad de infiltración de agua en el suelo y consecuente aumento del tiempo de concentración.

LEGISLACION

La legislación vigente en el ámbito provincial, por ejemplo las leyes de suelos, aguas, pesca, áreas naturales protegidas, etc., son muy satisfactorias e importantes como instrumento o herramienta para la regulación de los usos y manejo de los recursos naturales. **Pero ante la ausencia de mecanismo regulatorios, la falta de recursos económicos y de estructura operativa, para cumplir minimamente con las tareas y la funcionalidad necesaria, hacen que las posibilidades de éxito para revertir la realidad provincial en el uso y manejo racional de los recursos naturales y/ o biodiversidad sean escasas.**

En lo que respecta a la aplicación del convenio RAMSAR de conservación de humedales, en la provincia de entre Ríos existe el decreto N° 4.489 S.E.P.G. del año



2002, que declara de interés provincial el corredor de humedales fluviales del avallé aluvional del Río Paraná, con vista a su declaración como Sitio RAMSAR.



CONSERVACION DE SUELOS

El problema más importante de degradación de suelos que puede observarse en la provincia de Entre Ríos, está dado fundamentalmente por los procesos de erosión hídrica.

En este sentido, es importante destacar que casi el 40% de la superficie provincial presenta este fenómeno en diferentes grados de intensidad; así puede observarse que el 17,7% del territorio presenta fenómenos de erosión hídrica leve, mientras que el 11,8% existe erosión moderada y el 7% presenta erosión hídrica severa. El total de estos porcentajes representa una superficie de aproximadamente 3.152.000has.

A esta cifra debe sumarse el porcentaje susceptible a erosión hídrica si no se realiza práctica de conservación, que representa el 34% del territorio provincial.

Esto muestra que alrededor del 74% de la superficie Entre Ríos, presenta erosión hídrica o susceptibilidad a la misma.

CONSERVACION DE LOS RECURSOS HIDRICOS

La conservación de estos recursos hídricos que en la actualidad han adquirido un mayor grado de relevancia en el escenario mundial, merece ser abordada en las diferentes etapas de su ciclo. Por ello es necesario contemplar la totalidad de la dinámica del ciclo hidrológico y de las diversas actividades que intervienen en él, con el fin de poder realizar una **Planificación de Uso Integral**.

3.- RAZON DE SER DEL PROYECTO

El estado actual de los recursos naturales de la Provincia de Entre Ríos presenta, en diferentes escalas e intensidades, la tendencia de **degradación**. Las causas de estos problemas se manifiestan por diferentes factores, que pueden agruparse en:

- ✓ Políticos
- ✓ Socioculturales
- ✓ Económicos
- ✓ Tecnológicos
- ✓ Naturales

A su vez para un análisis adecuado de los mismos se pueden dividir en:

Activos: el primero de ellos responde a la **falta de políticas gubernamentales sólidas en materia ambiental y productiva (macroeconómica)** se le debe sumar los factores vinculados con los productores agropecuarios y los factores tecnológicos que con un uso eficiente y adecuado pueden favorecer la conservación de los recursos naturales.

Pasivos: son los relacionados fundamentalmente con las características de los **recursos naturales** y sus potencialidades. Estos factores pasivos son los que justifican la realización de **UN ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO**, en función de las características de los recursos y potencialidades.



4.- MARCO FILOSOFICO DEL PROYECTO

Como resultado de la situación planteada, se manifiesta como primera necesidad, establecer una **estrategia provincial integral en materia de conservación de los recursos naturales**, que comprenda no sólo la situación presente, sino también los factores generadores de la misma, de tal manera que se convierte en una **herramienta eficaz y adaptable a la realidad**.

La protección de los recursos está orientada al desarrollo sustentable, por lo que no se intenta enunciar exhortaciones ecologistas difícilmente alcanzables, sino que se ambiciona la búsqueda de alternativas adecuadas para **armonizar el desarrollo socioeconómico de la región con la conservación del medioambiente**.

Como resultado de este enfoque y de las cuestiones reflexionadas, se considera que una de las raíces del problema del deterioro de los recursos naturales, está en el seno de las relaciones sociales, por ello, la solución del mismo debe contemplarse bajo un **principio participativo y que integre a todos los actores, para que se alcance un ámbito de acercamiento y concertación**.

El deterioro del medioambiente responde a variables múltiples, que le otorga una gran complejidad, por lo que el programa contempla una planificación con un enfoque dinámico, de actualización y revisión continua en cada una de sus etapas.

El presente programa pretende ser participativo y este principio no escapa a un enfoque integral, ya que la participación contempla al Estado e Instituciones intermedias.

El Programa apunta al ORDENAMIENTO TERRITORIAL y a la sistematización integral de cuencas hidrográficas.

2.2.3.- PROYECTO

Objetivos generales

- Establecer una estrategia provincial integral para asegurar la conservación de los recursos naturales de la Provincia de Entre Ríos, en armonía con el desarrollo socioeconómico de los sectores directamente involucrados en la utilización de los mismos
- Propiciar el aumento y sostenibilidad de la producción agropecuaria a mediano y largo plazo, en función de la conservación de los recursos naturales como estructura base para el desarrollo regional.
- Generar conciencia y una mayor comprensión en la sociedad sobre el valor global de los recursos naturales y su uso sostenible en el tiempo.

Objetivos específicos

- Establecer una sistematización de áreas de conservación en función de las características naturales, sociales, culturales y económicas de la región (**ORDENAMIENTO TERRITORIAL**).



- Desarrollar un sistema de información geográfica que permita realizar un diagnóstico continuo de los aspectos antes mencionados y una planificación adecuada orientada a la conservación (**S.I.G.SISTEMA DE INFORMACION GEOGRAFICA**)
- Crear un sistema de monitoreo y seguimiento de los objetivos generales.
- Instaurar diversas vías de conciencia social, educación y capacitación sobre la problemática abordada.

Componentes principales

En el presente proyecto existen, en función de los criterios de integridad, cuatro componentes fundamentales que constituyen las bases, en función de las cuales se propiciará el desarrollo de sistemas de gestión ambiental en las actividades productivas agropecuarias y que son:

- 1- **Ordenamiento Territorial**
- 2- **Información Ambiental –Sistema de Información Geográfico-S.I.G**
- 3- **Difusión, Educación ambiental y la Certificación Ambiental**
- 4- **Investigación**

1.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El ordenamiento Territorial consiste en la proyección en el espacio de las políticas sociales, culturales, ambientales y económicas de una sociedad (Gómez Orea)

La ocupación actual del territorio es la cristalización de la escala de valores de la sociedad, por ello, promover un adecuado aprovechamiento de los recursos en función de su capacidad, refleja la responsabilidad y el compromiso estatal con los valores fundamentalmente necesarios para alcanzar el bien común de la sociedad a largo plazo, cristalizada en una estrategia provincial.

Las etapas de análisis y planificación territorial se desarrollarán por parte del grupo técnico responsable, en primera instancia, y luego se perfeccionará en la búsqueda de consenso, a través de las distintas actividades programadas de participación de los diferentes actores involucrados.

2.- INFORMACION AMBIENTAL- SISTEMA DE INFORMACION GEOGRÁFICA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS (S.I.G.)

Es necesario desarrollar estrategias que centralicen la información disponible y necesaria para garantizar un adecuado ordenamiento de la misma



En la etapa de planificación se pretende desarrollar un **Sistema de Información Geográfica de la Provincia de Entre Ríos (S I.G.)** como herramienta de respaldo fundamental para la toma de decisiones

3.- INVESTIGACION

- **Evaluación de Impacto ambiental**
- **Suelos**
- **Recursos Hídricos**
- **Biodiversidad**

4.- EDUCACION AMBIENTAL

La educación ambiental constituye el instrumento básico para generar en los habitantes valores, comportamientos y actitudes que sean acordes con un ambiente equilibrado, propendan a la preservación de los recursos naturales y su utilización sostenible, y mejoren la calidad de vida de la población.

5.- BENEFICIOS DEL PROGRAMA

Los beneficios de la conservación de los recursos naturales y de la protección del medioambiente, en si misma y orientada a la producción son múltiples y pueden ser clasificados en ambientales, económicos, culturales, sociales y su vez los beneficiarios son directos e indirectos.

Si bien el primer beneficio consiste en el incremento y mantenimiento a largo plazo de la producción agropecuaria, al mismo tiempo que logra agregar valor al producto y acceder a nuevos mercados se puede decir que la principal beneficiaria del proyecto está constituida por la sociedad entrerriana en su totalidad ya sea de manera directa o indirecta.



2.3.

MICROREGIONES ENTRERRIANAS

DOCUMENTO BASE
SETIEMBRE de 2.005



**INDICE del
CAPITULO:**

2.3.1. INTRODUCCIÓN

2.3.2. EL PROCESO DE MICRO REGIONALIZACION EN ENTRE RIOS

2.3.3. DESCRIPCIÓN DE MICRO REGIONES

2.3.4. ACCIONES DEL GOBIERNO PROVINCIAL Y NACIONAL

2.3.5. DATOS GENERALES DEMOGRAFICOS
Cuadros y Cartograma.



2.3. MICROREGIONES ENTRERRIANAS

2.3.1. INTRODUCCIÓN

En el marco de los cambios que se están produciendo tanto en el contexto global como local la ubicación geográfica de Entre Ríos, tradicionalmente aislada, se ha convertido en estratégica. Los flujos de comercio internacional (Corredores bioceánicos – intercambios con Asia y UE) en los que se inserta la provincia, traen tanto oportunidades como amenazas para un crecimiento sostenible en el tiempo. Aparecen nuevas formas de gestionar el territorio para potenciar las oportunidades y, a la vez, integrar a todos los actores involucrados, estas son el asociativismo y cooperación intermunicipal.

Ha habido un cambio de paradigma en cuanto al concepto de “desarrollo local”. En la década de los 90 lo local era muy débil frente al énfasis en un modelo centralista y de carácter exógeno. En la actualidad existe una preocupación en el ámbito público y privado por el desarrollo con altos componentes endógenos.

Este enfoque requiere de herramientas de planificación y gestión innovadoras. Dentro de estas se encuentran las experiencias de regionalización a diferentes escalas y nivel de desarrollo: MERCOSUR, Región Centro, micro regiones.

La regionalización proporciona a los gobiernos locales una mayor capacidad de negociación en la instancia provincial y nacional, compartiendo recursos escasos, gestionando servicios y obras en conjunto. Se transforma en una herramienta eficaz para contrarrestar la debilidad, falta de competitividad y dispersión de recursos del ámbito local.

Sin embargo no es solo el enfrentar problemas comunes o gestionar mayores recursos el fin de estas asociaciones, sino el de encontrar un rol definido y claro para cada territorio en el nuevo contexto económico y social respetando las diversidades geográficas y culturales, integrando a toda la población en un proyecto compartido.

“Podemos definir el objetivo principal de la constitución de micro regiones del siguiente modo: constituir instancias de desarrollo, concertación y articulación a nivel intermunicipal, a fin de incrementar la capacidad institucional de cada uno de los gobiernos locales y el potencial productivo del territorio, a través de la promoción de oportunidades existentes en la micro región que sólo pueden ser aprovechables a partir del abordaje conjunto y la asociatividad municipal.”

V SEMINARIO DE REDUMI PRESENTACIÓN DE PONENCIA.

El asociativismo municipal como estrategia para el desarrollo económico local en la Argentina.

Lic. Bárbara Altschuler



2.3.2. EL PROCESO DE REGIONALIZACION EN ENTRE RIOS

La provincia de Entre Ríos integra la Región Centro donde se ubica en una posición privilegiada por sus ventajas comparativas. A esta escala macro es necesario incorporarle otra escala de regionalización que logre contrarrestar la fragmentación y desequilibrio de los territorios locales. Existen diversas alternativas para llevar adelante el proceso: conformar micro regiones desde el ámbito público provincial a partir de análisis técnicos o generarlas a partir de la voluntad de los propios municipios y la sociedad civil. Este último es el camino seguido en Entre Ríos.

Se está desarrollando un proceso de micro regionalización provincial desde abajo: a partir del consenso entre actores. Esta experiencia, si bien conlleva un proceso más largo en la búsqueda de objetivos comunes es más flexible y permite articular a los distintos actores en pos de una visión común realmente consensuada.

2.3.3. DESCRIPCIÓN DE MICRO REGIONES

En la actualidad, se han formado ocho micro regiones en todo el territorio provincial, cada una con diversos grados de avance en su institucionalización:

- 1.- Micro región Corredor del Paraná
- 2.- Micro región Noreste y Sur Correntino.
- 3.- Micro región del Departamento Concordia.
- 4.- Micro región Sur Entrerriano.
- 5.- Micro región Centro
- 6.- Micro región Noroeste Entrerriano y Sur Correntino
- 7.- Micro región Centro Sur
- 8.- Micro región Área Metropolitana Paraná - Santa Fe

Se observa que en algunas de ellas se incorporan localidades de la provincia de Corrientes conformando micro regiones interjurisdiccionales producto de sus intereses comunes, intercambios económicos y proximidad física.

(Ver Cartograma N° 6)

2.3.4. ACCIONES DEL GOBIERNO PROVINCIAL Y NACIONAL

Se ha conformado una “Mesa de articulación de políticas sociales” que analiza y orienta los fondos de programas nacionales hacia las micro regiones buscando mayor eficiencia en la asignación de recursos y mayor impacto en el desarrollo local., orientando programas de capacitación.

Desde el Instituto Federal de Asuntos Municipales del Ministerio del Interior de la Nación se está trabajando en el “Programa de Fortalecimiento de las Micro regiones Entrerrianas” cuyos objetivos son: asesorar a los municipios sobre los aspectos metodológicos y técnicos de intervención en el territorio, hacer diagnósticos sobre las problemáticas comunes de las micro regiones y sus potencialidades de desarrollo.



En cuanto a las acciones futuras, es necesario encarar un proyecto integrador que contemple las diferentes dimensiones sobre las que se asienta el desarrollo: institucional, territorial, económico, social, etc. Para ello se debe trabajar en pos de la articulación de todos los actores tanto públicos como privados.

Comprendiendo a la micro región como un sistema de centros/localidades y redes de articulación en el cual deben optimizarse las relaciones entre actividades, recursos y equipamientos públicos que posibiliten el aprovechamiento de los mismos, es necesario para optimizar el nivel de competitividad definir, asignar y asumir claramente el rol que cada elemento desempeñara en ese sistema o red micro regional.

Se deberá avanzar entonces en la formulación de un Plan de ordenamiento y desarrollo Territorial que contemple la formulación de un sistema de ciudades y redes urbanas multifocales en el que la importancia de cada nodo depende más de las funciones y niveles de intercambio que de su tamaño.

2.3.5. MICROREGIONES – DATOS GENERALES DEMOGRAFICOS

En los siguientes cuadros se expresan datos demográficos de las micro regiones, observándose la relación existente entre cada una de las localidades que las integran.

Algunas micro regiones tienen una gran homogeneidad en la distribución de la población, como la del Corredor del Paraná, y otras poseen grandes disparidades como la Micro región del Departamento Concordia. El Área Metropolitana Paraná-Santa Fe es la que concentra mayor cantidad de población, seguida por la Micro región del Dpto. Concordia y la del Corredor del Paraná, las dos primeras tienen también el mayor % de población urbana sobre la rural. La micro región del NO entrerriano y Sur correntino es la de mayor % de población rural, así como también (junto con la del Dpto. Concordia) la de mayor cantidad de población con NBI.

También se expresa en los cuadros otras características demográficas como son:

- ✓ Población total
- ✓ Población por localidad
- ✓ Variación de la población 1991/2001
- ✓ Cantidad de población con NBI por localidad y promedio micro región
- ✓ Grado de instrucción alcanzado, totales por micro región
- ✓ Población por categoría ocupacional, totales por micro región

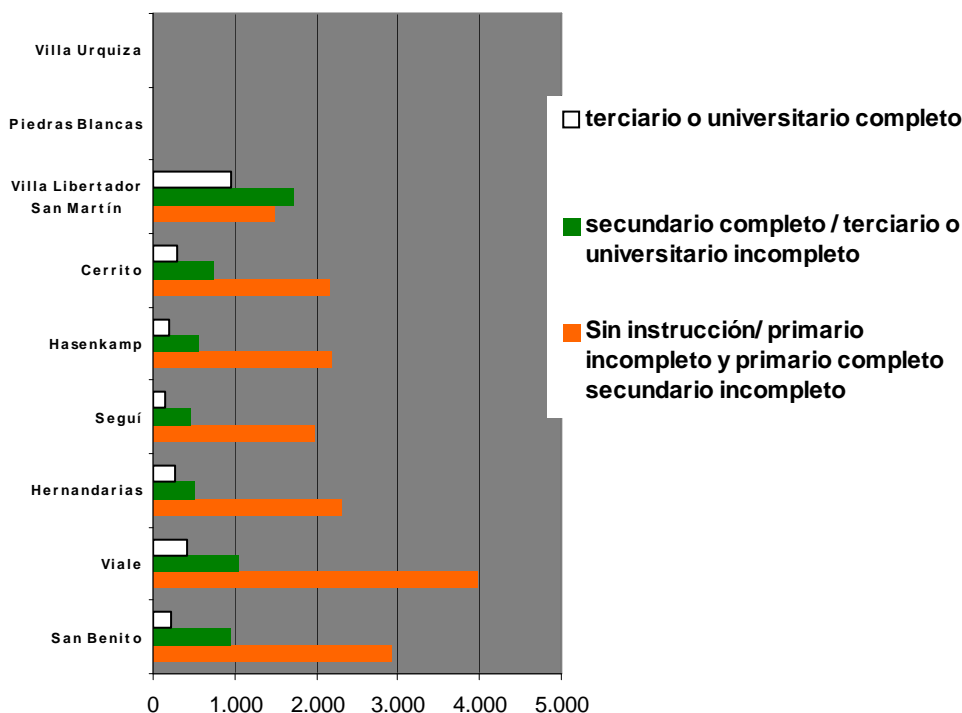


1.- MICRO REGION DEL CORREDOR DEL PARANA

LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	37592	33.88	14.29
San Benito	17.20	6466	2.32	18.8
Viale	20.318	7638	9.55	12.3
Hernandarias	12.247	4604	28.31	20.9
Seguí	9.039	3398	11.45	9
Hasenkamp	11.209	4214	27.04	15.3
Cerrito	11.61	4365	36.87	7.3
V. Lib. San Martín	13.34	5015	31.69	2.1
Piedras Blancas	3.37	1268	21.34	27.7
Villa Urquiza	16.59	624	93.19	15.2

CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN

ALCANZADO

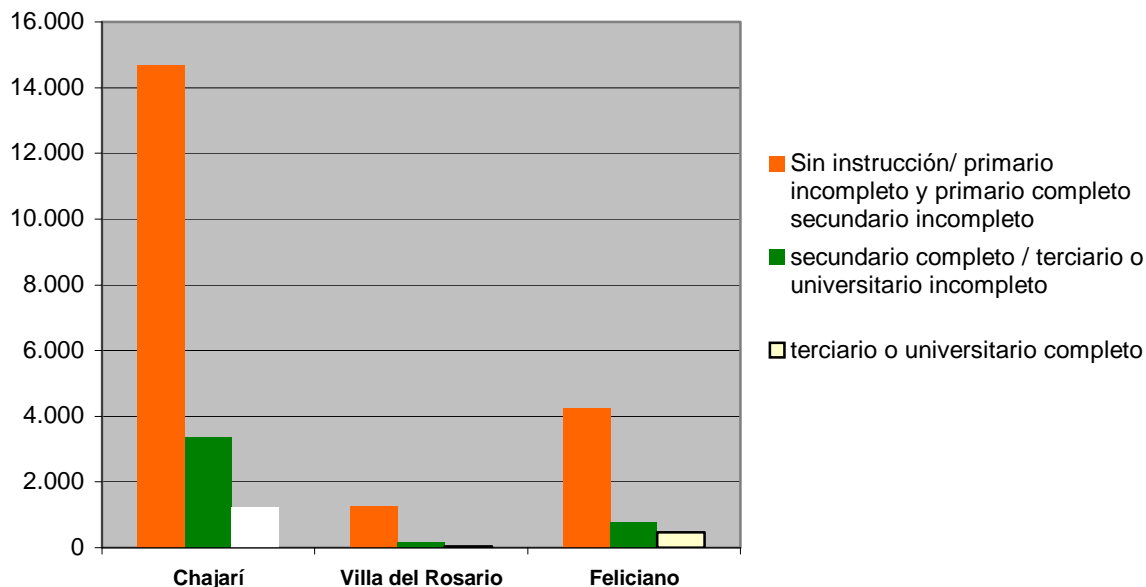


2.- MICRO REGION NORESTE ENTRERRIANO Y SUR CORRENTINO

LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	65218	28.12	22.025
Chajari	43.39	28303	43.39	18.3
Villa del rosario	3.51	2289	3.51	20.5
Santa Ana	1.24	804	1.23	17.2
Feliciano	13.73	8958	13.73	32.1
Mocoreta				
Curuzu Cuatía	3.98	2591	3.97	
Monte Caseros	34.15	22273	34.15	

CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN

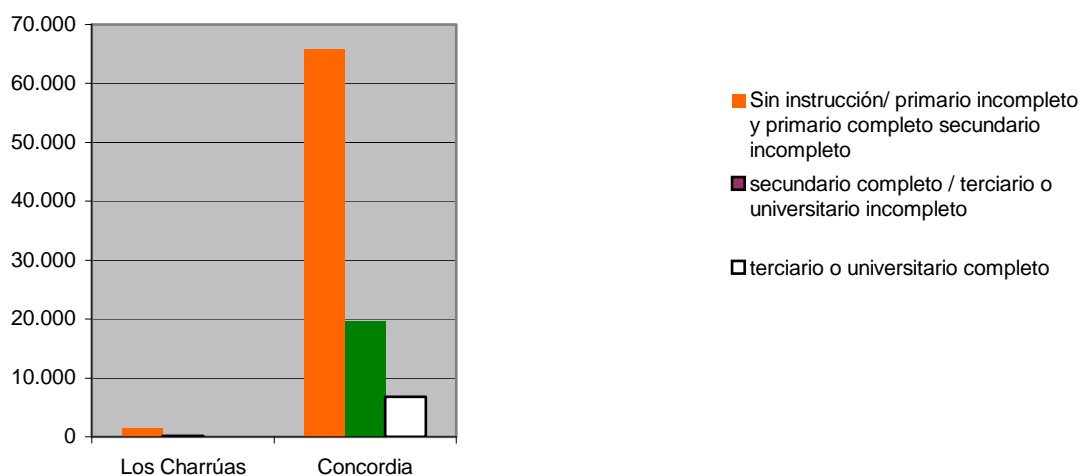
ALCANZADO



3.- MICRO REGION DEL DEPARTAMENTO CONCORDIA

LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	143594	26.44	39.54
Los Charruas	1.79	2581	40.12	33.44
Concordia	96.17	138099	17.17	24.4
Puerto Yerua	0.74	1070	59.46	32.9
La Criolla	0.91	1307	40.24	31.4
Estancia Grande				40.9
Colonia Ayui	0.25	366	-16.06	34.2
Isthilar				
El Redomon	0.021	31		93.5
Nueva Escocia	0.26	373	38.66	33.8
Pederal	0.28	409	29.84	
Clodomiro Ledesma	0.066	95	2.15	31.4

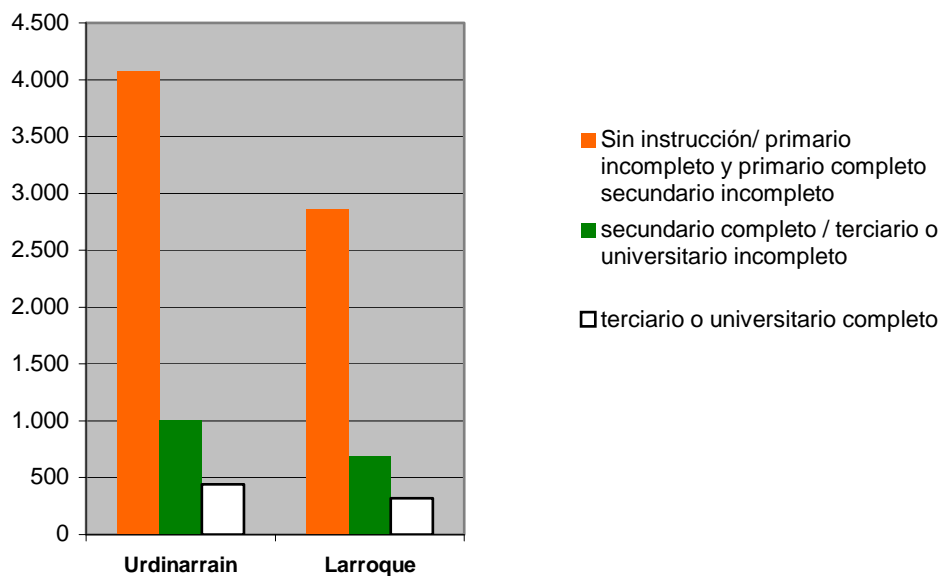
CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN ALCANZADO



4.- MICRO REGION DEL SUR ENTERRRIANO

LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	14580	16.30	15.54
Urdinarrain	51.61	7525	14.36	11.7
Larroque	37.27	5435	15.74	10.5
Gilbert	5.69	829	10.09	27.5
Aldea San Antonio	5.43	791	56.01	5.8
Las Mercedes				16.7
Talita				6.4
Irazusta				20
Carbo				22.1
Cuchilla Grande				19.2

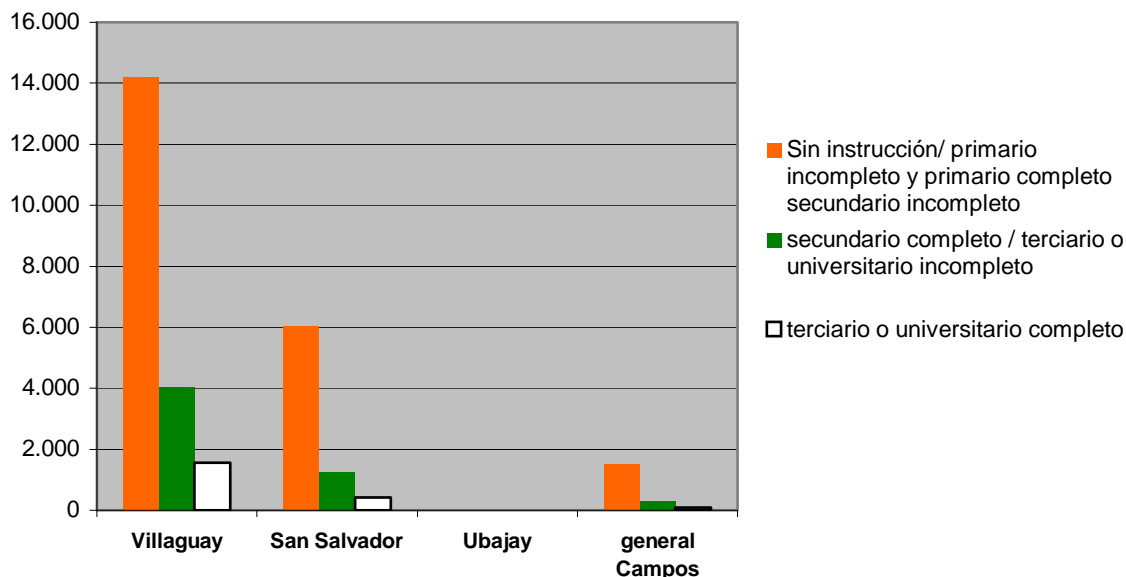
CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN ALCANZADO



5.- MICRO REGION CENTRO

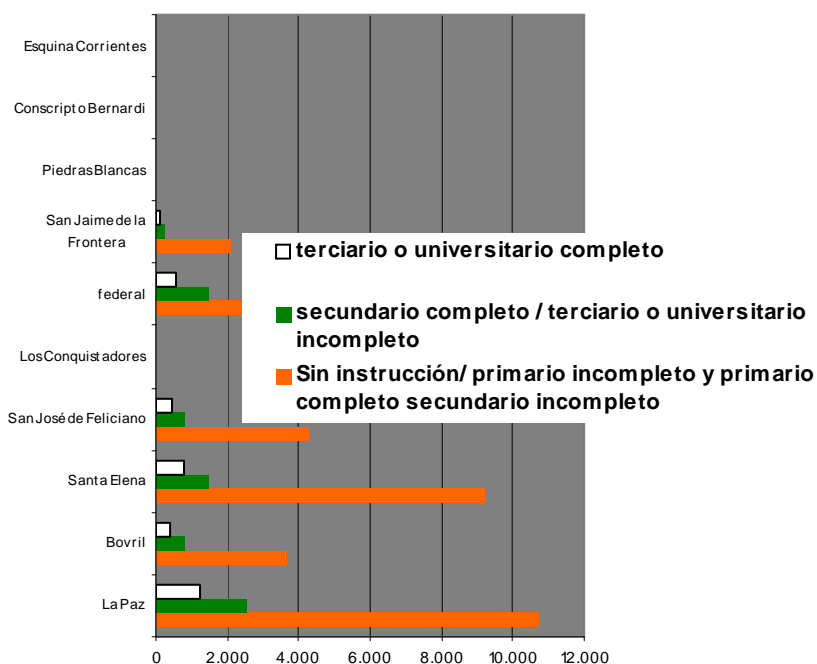
LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	44997	36.86	25.6
Villaguay	64.68	29103	23.60	20.3
San Salvador	24.97	11237	86.50	19.2
Ubajay	4.10	1847	71.33	41.1
General Campos	6.25	2810	26.18	21.8

CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN ALCANZADO



6.- MICRO REGIÓN NOROESTE ENTERRIANO Y SUR CORRENTINO

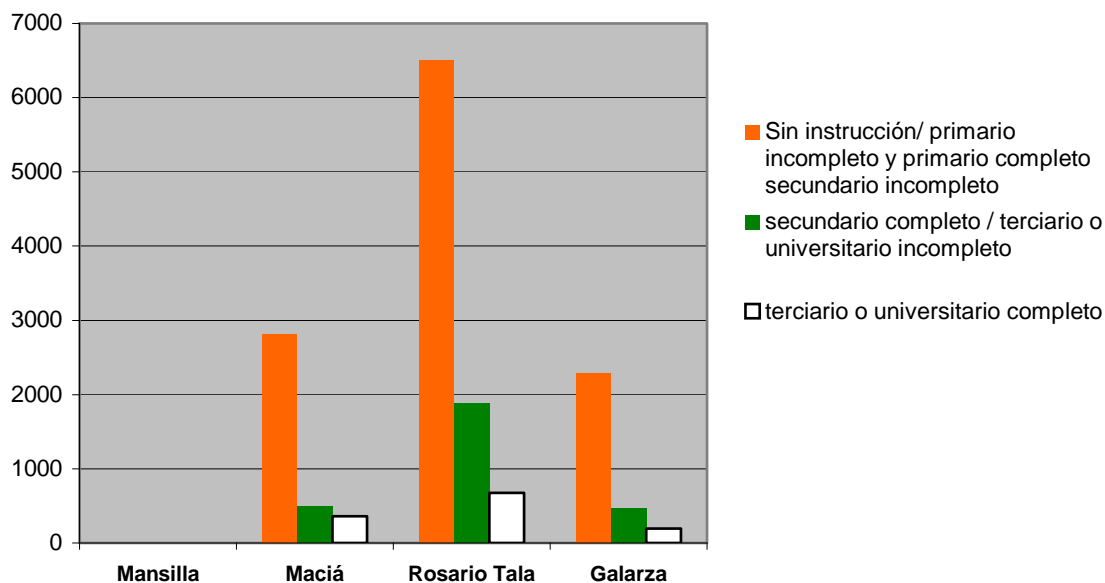
LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	96279	25.06	30.51
La Paz	23.60	22722	25.06	5.98
Bovril	7.90	7608	27.71	24.7
Santa Elena	18.34	17658	3.47	28.8
S. Jose de Feliciano	9.30	8958	38.28	32.1
Los Conquistadores	1.097	1047	13.80	28.7
Federal	15.04	14478	28.76	31
S. Jaime de la Frontera	3.96	3817	19.69	32
Piedras Blancas	1.32	1268	21.34	27.7
Conscripto Bernardi	1.34	1292	19.51	39.1
Esquina Corrientes	18.10	17431	29.79	



7.- MICRO REGION CENTRO SUR

LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	23783	13.94	
Mansilla	7.62	1812	13.82	11.3
Macia	22.12	5260	21	16.1
Rosario Tala	53.60	12747	10.56	16.3
Galarza	16.67	3964	16.45	12.1

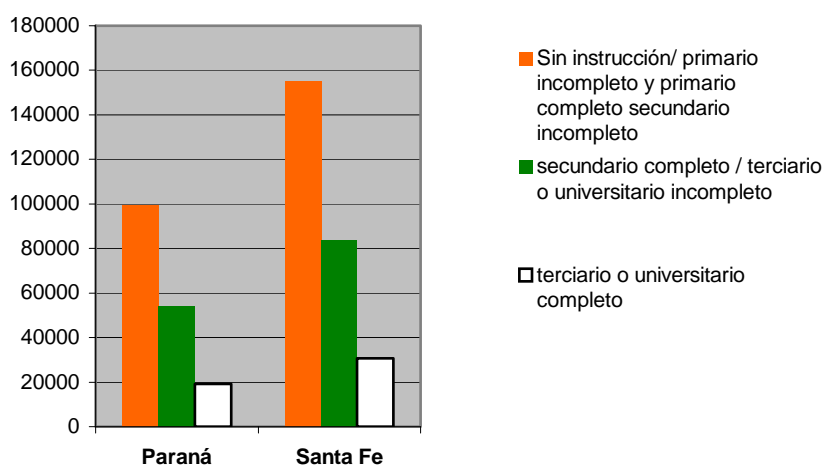
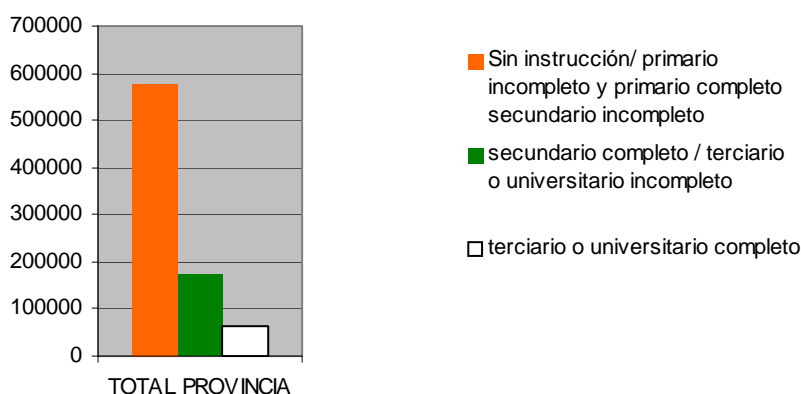
CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN ALCANZADO



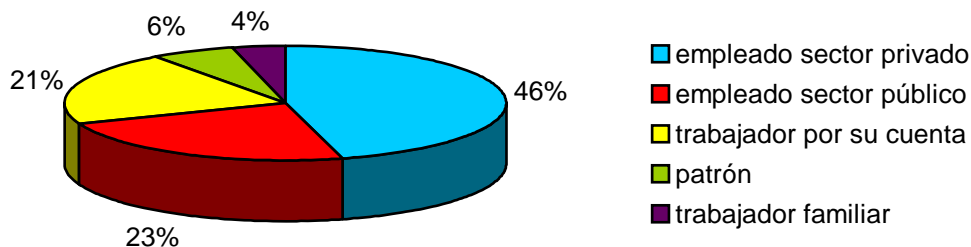
8.- AREA METROPOLITANA PARANA SANTA FE

LOCALIDAD	DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN %	POBLACIÓN 2001	VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 1991-2001	POBLACIÓN CON NBI
TOTAL PROVINCIA		1158147	13.51	17.60
TOTAL MICRO REGION	100	604635	8.87	
Parana	39.03	235967	13.97	10.8
Santa Fe	60.97	368668	5.84	

CANTIDAD DE POBLACIÓN POR MÁXIMO NIVEL DE INSTRUCCIÓN ALCANZADO

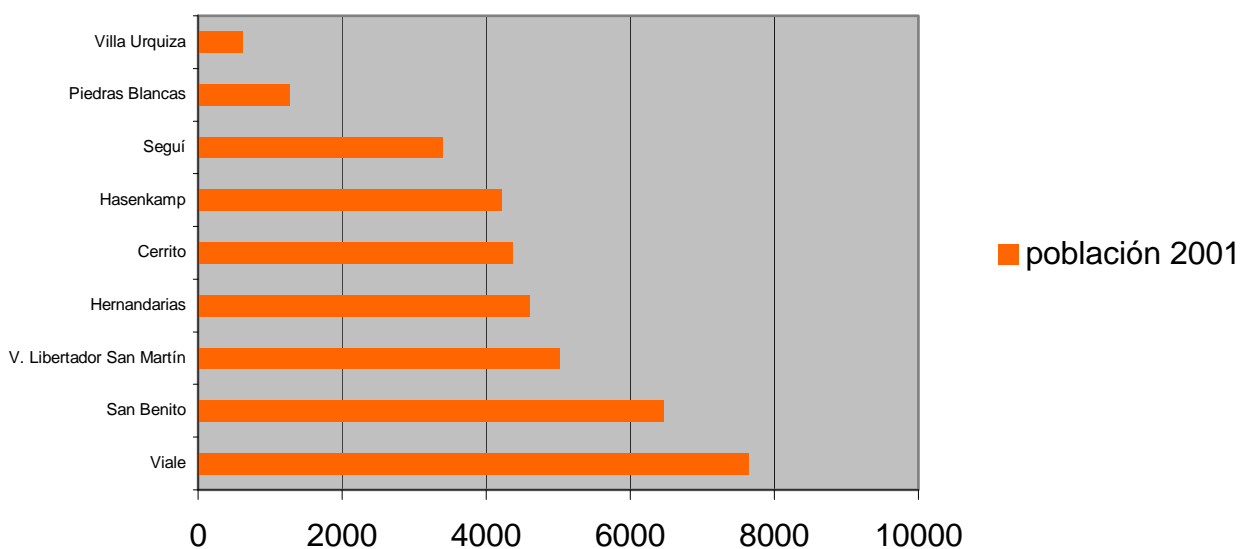


POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA OCUPACIONAL 2001



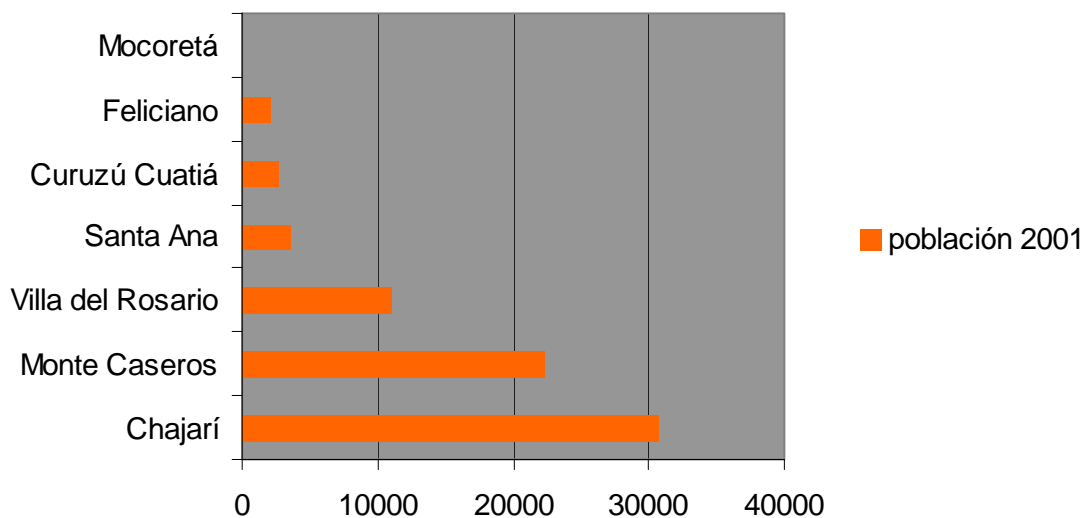
1.- MICRO REGION DEL CORREDOR DEL PARANA

Población 2001

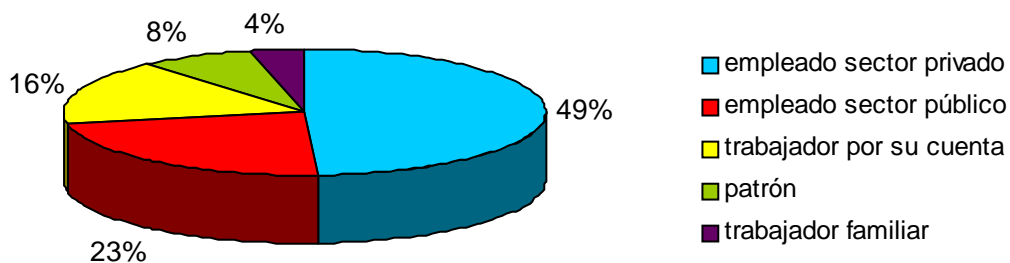


2- MICRO REGION NORESTE ENTRERRIANO Y SUR CORRENTINO

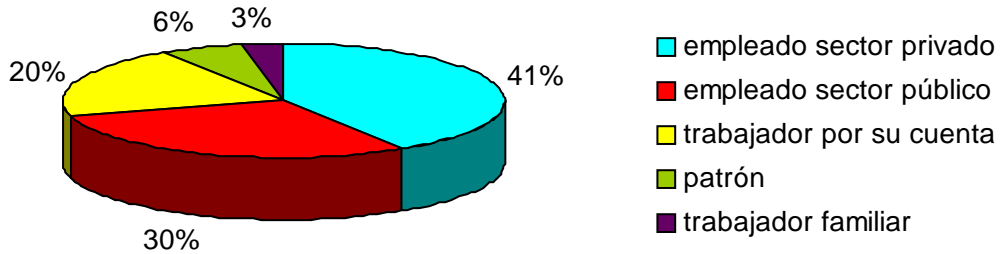
Población 2001



POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA OCUPACIONAL 2001

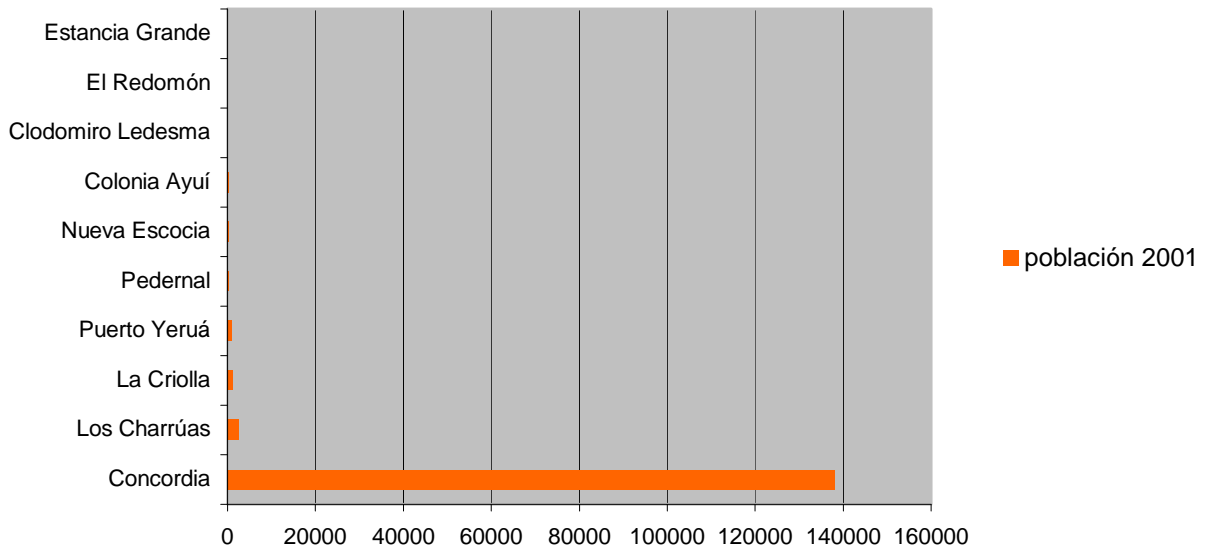


POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA OCUPACIONAL 2001

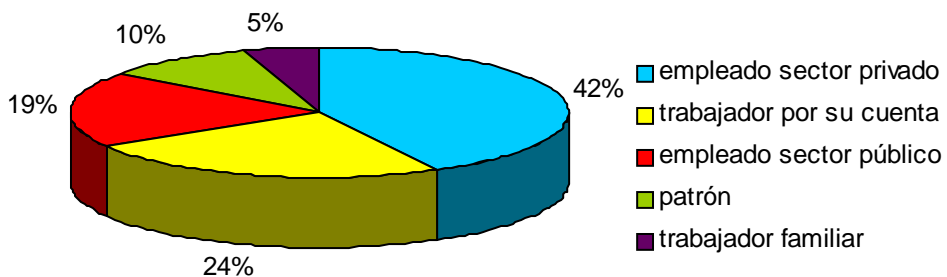


3.- MICRO REGION DEL DEPARTAMENTO CONCORDIA

Población 2001

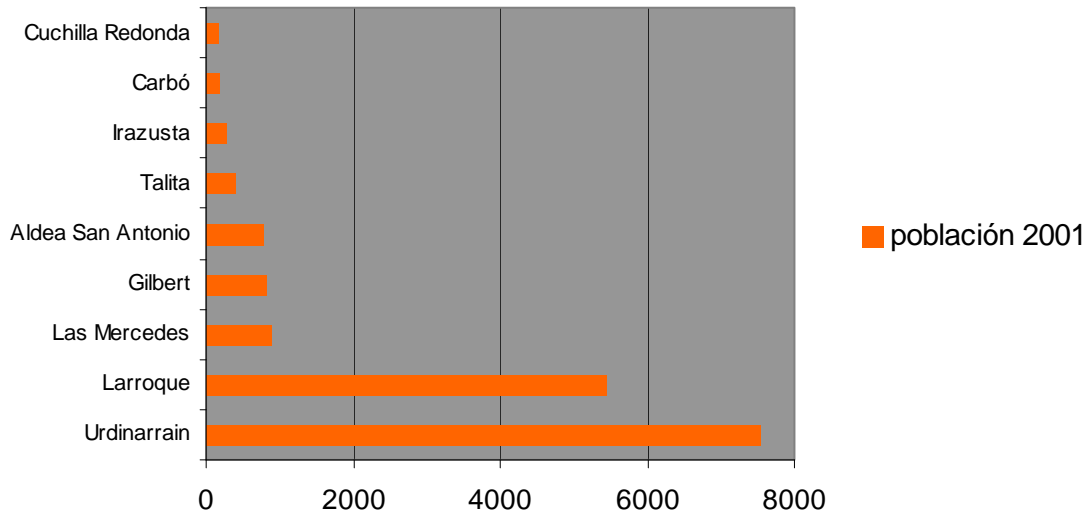


POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA OCUPACIONAL 2001

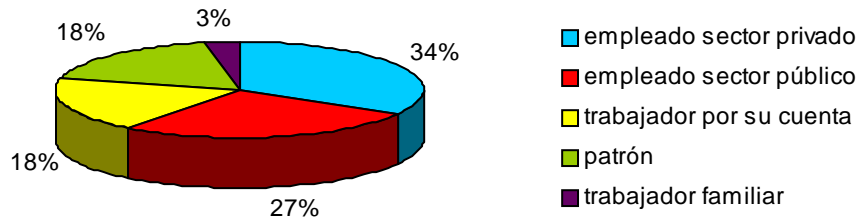


4.- MICRO REGION SUR

Población 2001

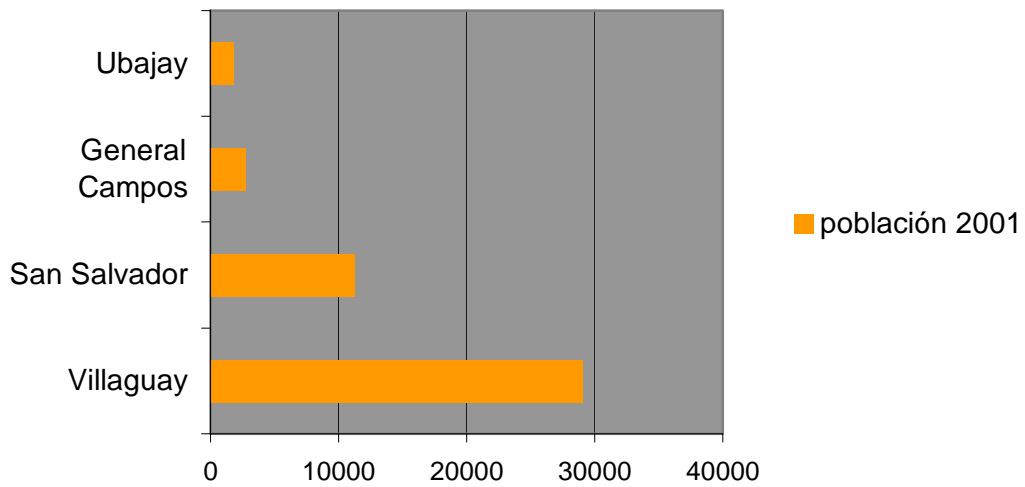


POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA OCUPACIONAL 2001

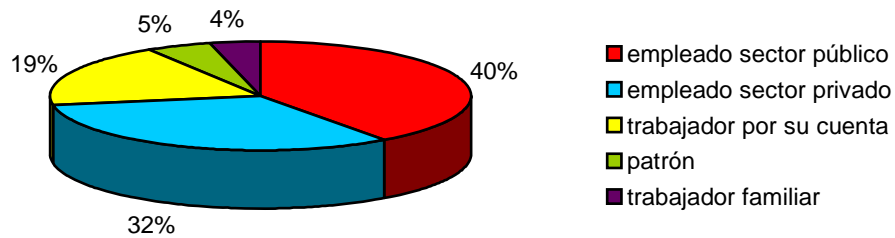


5. MICRO REGION CENTRO

Población 2001

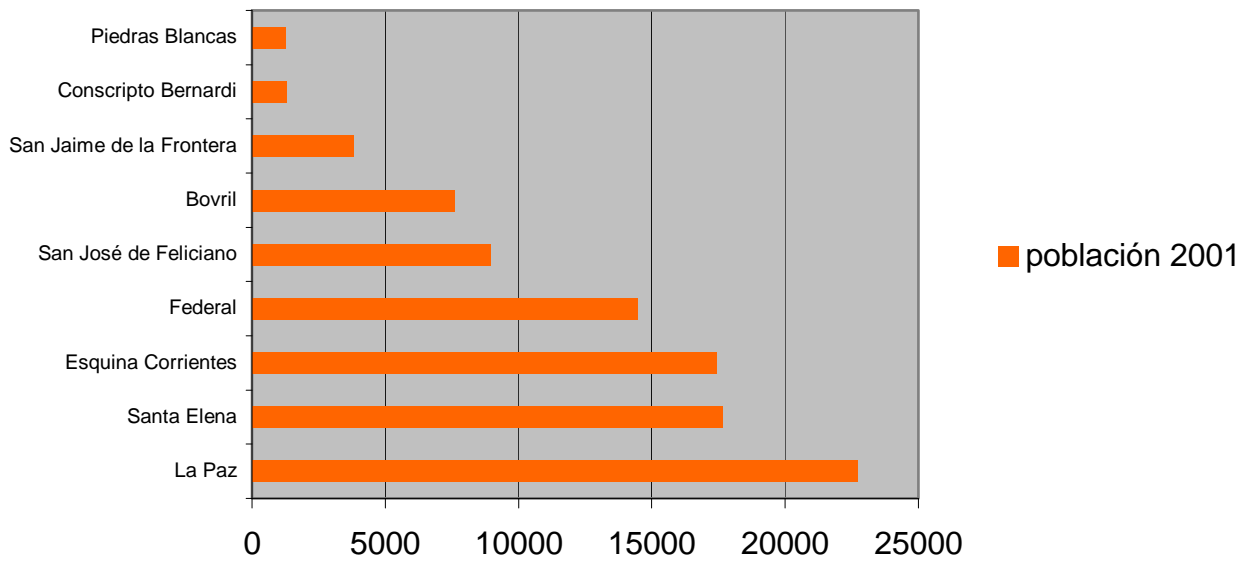


POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA
OCUPACIONAL 2001

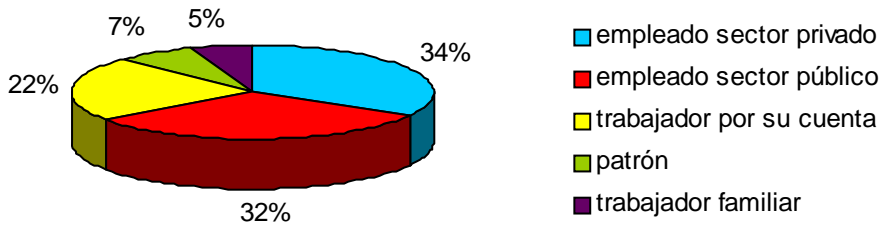


6.- MICRO REGION DEL NOROESTE ENTRERRIANO Y SUR CORRENTINO

Población 2001

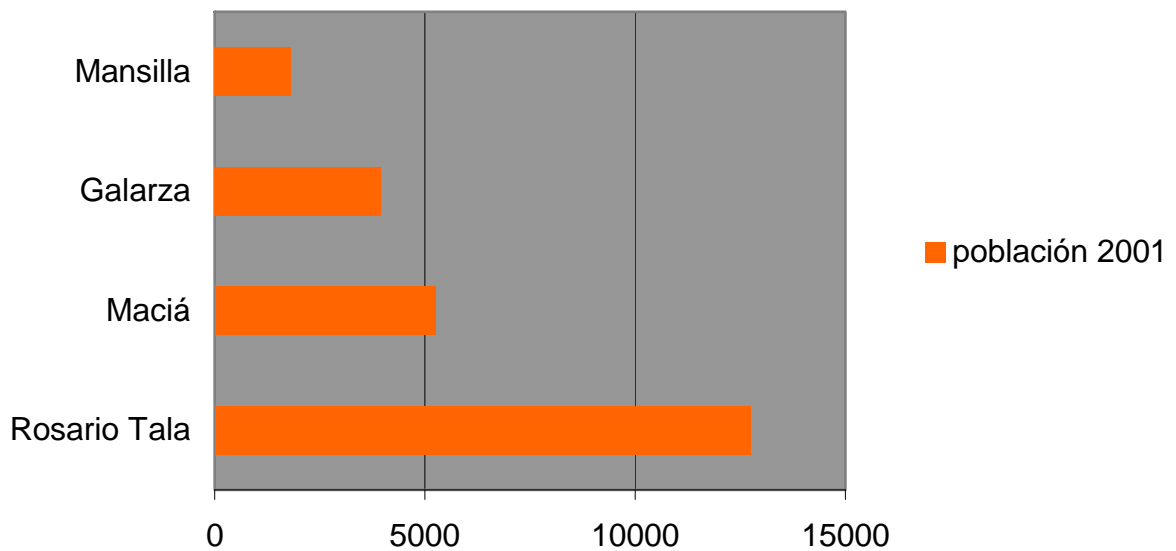


**POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA
OCUPACIONAL 2001**

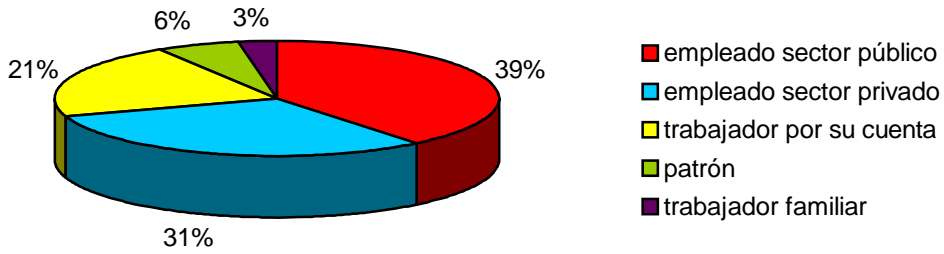


7.- MICRO REGION CENTRO SUR

Población 2001

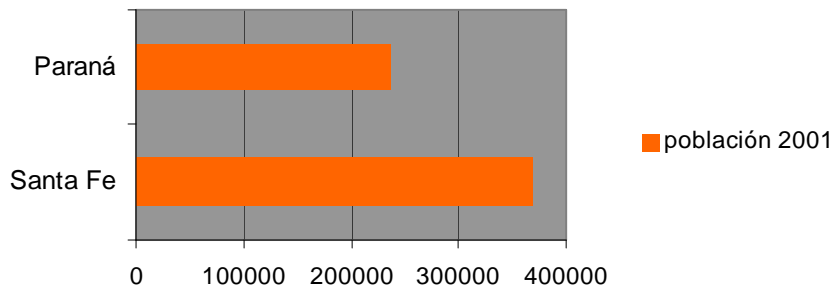


POBLACION OCUPADA POR CATEGORIA OCUPACIONAL 2001



8. AREA METROPOLITANA PARANA – SANTA FE

Población 2001



2.4. SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRAFICO

DOCUMENTO

BASE

SETIEMBRE de 2.005



**INDICE del
CAPITULO:**

2.4.1. SITUACIÓN ACTUAL

2.4.2. BENEFICIARIOS

2.4.3. OBJETIVOS

2.4.4. METAS

2.4.5. LOCALIZACIÓN FÍSICA

2.4.6. ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA



2.4.1. SITUACIÓN ACTUAL:

✓ Problemas:

Actualmente, la Administración Pública Provincial no cuenta con una cartografía integrada ni tampoco existe un ámbito de articulación entre los distintos organismos que la producen. Los mapas temáticos generados a partir de datos remotos provistos por diferentes fuentes (fotografías aéreas o imágenes satelitales) arrastran las deformaciones inherentes a los sistemas de recolección de datos, y/o a los sistemas a los cuales se referencian, y por otro lado, la diferencia de orígenes no permite saber cuál de los productos es el más actualizado o el correcto. Esta situación conlleva una duplicación de tareas entre distintos organismos, a la generación de cartografía muchas veces no actualizada e imposible de integrar entre distintas áreas lo que hace muy difícil satisfacer necesidades concretas de la población (Ej.: detección de zonas inundadas e inundables + focos de enfermedades + áreas de contaminación ambiental, etc.)

✓ Demanda:

Todo lo mencionado anteriormente, muestra la necesidad de contar con una cartografía de base con suficiente precisión geodésica, que sirva como referencia para apoyar los mapas temáticos y poder superponerlos y/o relacionarlos. Esto permitirá realizar un intercambio de productos cartográficos entre áreas del gobierno provincial y otras jurisdicciones (municipios, organizaciones intermedias, etc.) evitando la duplicación de trabajos y esfuerzos, acortando los plazos de ejecución de proyectos de diversas índole y disminuyendo sus costos para la provincia.

2.4.2. BENEFICIARIOS:

2.4.2.1. Indirectos:

- Toda la comunidad entrerriana, ya que con un sistema de información geográfico georeferenciado se podrán tomar decisiones oportunas sobre los más variados requerimientos de la población: desde prevención de incendios en zonas rurales, alerta sobre inundaciones, mapas del delito, mapas de salud, etc.
- El gobierno provincial ya que este sistema permitirá reducir costos en compra de software, hardware y equipamiento debido que, al integrarse un equipo de trabajo Inter. áreas, se podrán compartir los mismos.
- Este sistema permite además hacer un análisis más real y actualizado de los usos y subdivisión del suelo lo que redundará en una recaudación del impuesto inmobiliario más efectiva.
- Las entidades y profesiones que requieren de esa cartografía para su trabajo diario.

2.4.2.2 Directos:

- Las áreas provinciales productoras de cartografía y de información de base geográfica y sus equipos técnicos.





2.4.3. OBJETIVOS:

2.4.3.1. Objetivo General:

El objetivo de este proyecto es el de crear un **SISTEMA DE INFORMACION GEOGRAFICO PROVINCIAL (SIG)** sobre datos georreferenciados que implique disponer de cartografía única en formatos digitales como herramienta básica para la toma de decisiones.

2.4.3.2. Objetivos específicos:

- Generar un sistema de referencia que sea compatible con los vigentes en la actualidad en la provincia y en el marco de la Región Centro.
- Involucrar a todas las Direcciones y áreas que trabajan y necesitan información referenciada geográficamente creando un equipo de trabajo Inter- Áreas.
- Que se produzca información confiable aplicable a: Catastro, Defensa Civil, Hidráulica, Vialidad, Planificación, Producción, Estadísticas y Censos, Rentas, Obras Sanitarias, Minería, Policía, Salud, Medio Ambiente y demás organismos del Estado que así lo requieran.
- Que su actualización sea permanente.
- Aprovechar al máximo la información y equipamiento existente.
- Disponer de un catálogo que facilite la búsqueda de información que responda a los requerimientos de cada repartición

2.4.4. METAS:

- Efectuar una recopilación de los proyectos y equipamiento existentes vinculados a los Sistemas de Información Geográfica en cada uno de los organismos intervinientes.
- Creación del equipo de trabajo. Las áreas a incorporar en una primera etapa son las siguientes:
 - a) Dirección General de Catastro
 - b) Dirección Gral. de Planificación
 - c) Dirección Gral. De Rec. Naturales, Forestación y Es. Alternativas
 - d) Dirección de Estadísticas y Censos
 - e) Dirección De Transporte
 - f) Dirección Gral. De Ciencia y Tecnología
 - g) Dirección Provincial De Vialidad
 - h) Dirección Gral. De Informática
 - i) Dirección de Hidráulica
- Curso de capacitación en manejo del software específico: arcview, arcgis, autocad.
- Confeccionar un Mapa Digital base único a escala 1:500.000 con las capas básicas para esa escala: red hidrográfica, red vial, ferroviaria, contorno provincial, límites departamentales, localidades, etc.



- Programa de capacitación y difusión hacia otras áreas del gobierno provincial, municipios y entidades intermedias.

2.4.5. LOCALIZACIÓN

Este programa se llevara a cabo en la administración pública central, en la ciudad de Paraná, para la capacitación técnica y elaboración de cartografía y en todo el ámbito provincial para el programa de difusión. En este caso se respetaran las regiones propuestas por la Mesa Provincial de Articulación de Políticas Sociales.

2.4.6. ORGANISMO EJECUTOR DEL PROGRAMA

- ✓ Dirección General de Planificación: coordinación general del programa, diseño del mismo, seguimiento y evaluación.
- ✓ Dirección General de Ciencia y Técnica: coordinación técnica del programa
- ✓ Dirección General de Catastro: provisión de bases cartográficas provinciales.
- ✓ Equipo de trabajo llamado **ETISIGER** (Equipo de Trabajo Interinstitucional en Sistemas de Información Geográfica de Entre Ríos): elaboración de cartografía



**2.5. POLÍTICAS HÍDRICAS para la
PROVINCIA de ENTRE RIOS**

**DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005**



**INDICE del
CAPITULO:**

2.5.1. INTRODUCCION

2.5.2. PROBLEMÁTICA PROVINCIAL- INUNDACIONES

2.5.3. DESARROLLO TERRITORIAL-ESCEANRIOS PROSPECTIVOS
E INFRAESTRUCTURA - OBJETIVOS

2.5.4. RECURSOS HIDRICOS

2.5.5. ACUEDUCTOS



2.5.- POLITICAS HÍDRICAS PARA LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS

2.5.1. INTRODUCCIÓN:

La provincia de Entre Ríos se encuentra ubicada en el tramo inferior de la Cuenca del Plata, prácticamente la totalidad de los Recursos Hídricos superficiales de la misma atraviesan por ambos ríos principales como son el Paraná y el Uruguay, escurriendo el 89% de los recursos hídricos nacionales.

El río Paraná en esta zona posee una cuenca de aporte de 2.647.000 km² y el Uruguay solo 309.000 km².

Tanto la Republica Argentina y la Provincia de Entre Ríos la podemos considerar de aguas abajo, dada la problemática que ello contrae, se debe tender como cuestión prioritaria a dar solución a las inundaciones, incluyendo las medidas mitigadoras y una gestión adecuada en las cuencas interiores en un marco global de ordenamiento territorial y de los recursos hídricos.

Por otro lado en la década de los 90 comenzó un incremento en el uso de los recursos hídricos como no había tenido precedente en la historia de la provincia, esto se produjo particularmente por la expansión de un cultivo como lo es el arroz que sin dudas es el mayor consumidor de agua dentro de su proceso productivo.

Esta expansión trajo aparejado la mayor utilización del recurso llegando a superar los 2.100 Hm³ e iniciando una serie de conflictos menores por superposición de usos o efecto del mismo uso agrícola.

Es por ello y por algunos otros de menor importancia como lo son el incremento de la concentración poblacional en núcleos urbanos, que es preocupación del sector de Gobierno, de las entidades agropecuarias, de investigación, Universitarias, de los Municipios y otras intermedias, la generación de una Política Hídrica que coordine el control, uso y gestión de los recursos en el ámbito provincial, atento a la preservación del ambiente.

Existe una ley de Aguas (n° 9172), su decreto reglamentario n°7547, la ley de Endicamientos y Atajarrepuntes (n°8534), ley de Línea de Ribera y de Ordenamiento de Zonas Inundables (n°9008) y de la Riquezas Naturales del Subsuelo (Aguas Termales) (n°9064) y las mismas necesitan de un marco de gestión que le otorgue una razón de ser a la misma dentro de un marco integral dejando como premisa del uso de la cuenca como unidad de planificación.

Se deben brindar lineamientos que permitan la integración de los aspectos físicos-científicos, sociales, económicos y legales-institucionales del agua en una gestión moderna de los recursos hídricos.

La adopción de estos principios rectores por parte la provincia, sus municipios, comités de cuencas y otros organismos que de aquí se desprendan, permitirá disminuir los eventuales conflictos derivados del uso del recurso, e incluso facilitar la resolución de los mismos.

La materialización de estos principios en acciones sustentables y eficientes requiere del apoyo de la comunidad hídrica en su totalidad y de un férreo compromiso del sector



político, en el entendimiento que del manejo inteligente de las aguas depende la vida y la prosperidad del país (Doc. Preeliminar de SSRH).

Esto se enmarca dentro de las políticas modernas planteadas en el marco de desarrollo sustentable establecidos en la Agenda 21 y en los Principios de Dublín, los cuales proporcionan los elementos de principio y mejores prácticas para el desarrollo y gestión sustentables de los recursos de agua (Doc. Argentina – Gestión de los recursos Hídricos – Banco Mundial).

2.5.2- PROBLEMÁTICA PROVINCIAL

Inundaciones:

Inundaciones por grandes ríos:

En el territorio Provincial se producen inundaciones por desbordes de los ríos principales tanto del río Paraná como del Uruguay. Así también en las cuencas interiores, del río Gualeguay, río Gualeguaychú, arroyo Villaguay, arroyo Nogoyá, y arroyo Tala. En el delta tenemos la influencia del Paraná, del Uruguay y con más frecuencia las sudestadas que producen inundaciones importantes.

Dentro de las Ciudades afectadas por las inundaciones del río Uruguay se encuentran: Concordia, Colón, Concepción del Uruguay y Villa Paranacito. Las alcanzadas por las aguas del Paraná con inundación de viviendas se pueden nombrar La Paz, Paraná, Victoria, Gualeguay, Ibicuy, y Villa Paranacito.

En el caso de los ríos y arroyos interiores, los mismos afectan a las ciudades homónimas como son el río Gualeguay, el Gualeguaychú, el Villaguay, el Nogoyá, y el arroyo Tala. Dentro de los programas de Protección contra Inundaciones y Emergencias se han realizado Obras de Defensa en la Localidad de Ibicuy, Gualeguay; en Concordia en etapa de finalización; construcción en Concepción del Uruguay y segunda etapa de Gualeguay.

En el Delta más precisamente en Villa Paranacito está en estudio el proyecto de defensa, hace algunos años se ejecutó lo que se llama un “Cerro Poblacional”, que consistió en el alteo de una superficie determinada de terreno por sobre las cotas de inundación. Esta experiencia si bien es buena no ha sido aprovechada en forma íntegra debido a que no hubo una planificación urbanística con los fondos necesarios para su ejecución. También se han realizado por lo general por particulares defensas de tierras para la producción con terraplenes de distintas alturas que con un manejo adecuado del agua permiten planificar de una mejor manera una explotación agropecuaria o forestal.

Desagües Pluviales:

En diferentes localidades de la Provincia existe un déficit de obras de sistematización de los desagües Pluviales, que se traduce en problemas de inundaciones de viviendas en los casos más graves o sino inconvenientes en el tránsito y circulación. Dentro de las Ciudades con mayor déficit en este aspecto podemos nombrar a Gualeguay, Paraná, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú.

Por lo general en las distintas Ciudades se han realizado urbanizaciones y se realizan todos los servicios públicos de agua, cloaca, energía eléctrica, telefonía, gas, pavimento, etc y no se planifican los desagües Pluviales de dicha cuenca. Esto complica enormemente las obras futuras, ya que una vez que los barrios cuentan con todos los



servicios, atravesar las distintas calles con conductos pluviales, que generalmente son de dimensiones considerables, resulta sumamente complicado ocasionando un sin número de trastornos a los vecinos, y a la comunidad en general.

En las zonas rurales también se han realizado canalizaciones de arroyos, o dragados para permitir el drenaje más rápido de las aguas reduciendo los tiempos y áreas de inundaciones de tierras productivas.

Escasez:

Las lluvias en Entre Ríos se distribuyen según las estaciones del año de la siguiente forma: 30.6 % en otoño, 29.4% en verano, 25% en primavera y 15% en invierno.

Las precipitaciones disminuyen de Noreste a Sudoeste desde los 1200 mm hasta los 900 mm anuales.

En general existen períodos donde las precipitaciones no son suficientes para garantizar las necesidades de agua de los distintos cultivos. Y se verifica en muchos años que aunque la cantidad sea suficiente la oportunidad no se condice con las necesidades de los distintos cultivos. Ello se traduce en un menor rendimiento de los cultivos y por lo tanto en una menor rentabilidad para la actividad agropecuaria que es la base de la economía de la Provincia de Entre Ríos.

El agua para consumo humano, se cuenta en prácticamente en todas las localidades, salvo casos muy particulares, como es el caso de la zona de Médanos, no cuentan con calidad de agua para consumo en una cantidad acorde a las necesidades.

También se ha verificado una disminución de las capacidades de los acuíferos explotados sobre todo en las zonas de extracción de grandes volúmenes de agua como es la región arrocerá, ya sea por sobreexplotación de los mismos o interferencias por la distribución de las perforaciones, que se traduce en una falta de disponibilidad de agua suficiente para satisfacer las demandas.

Contaminación.

El control de la contaminación de las aguas constituye una responsabilidad fundamental e indelegable del Estado ya sea a través de los gobiernos Nacionales, Provinciales o Municipales, y se debe coordinar con acuerdos Internacionales la preservación de los cursos de agua, y cuencas, ya sean superficiales o acuíferos subterráneos ínter jurisdiccionales.

Contaminación Urbana:

El incremento de las poblaciones urbanas trae aparejado un alto deterioro de la calidad de las aguas tanto superficiales como subterráneas en las ciudades. Se produce deterioro de las aguas subterráneas por contaminación directa de los pozos negros, filtraciones o pérdidas de los sistemas cloacales, filtraciones de los basurales Municipales, contaminaciones puntuales con químicos que penetran arrastrados por el agua de infiltración, etc.

Los cursos de agua urbanos en la mayoría de los casos y peor cuanto más habitantes tienen las ciudades son colectores de aguas servidas a cielo abierto, con riesgos altos de transmisión de enfermedades y despidiendo olores fétidos en todo su recorrido. En general se ubican a la vera de los cursos de agua asentamientos poblacionales precarios por ocupaciones de los terrenos en forma indebida, y allí vierten sus aguas servidas



directamente a los cursos de agua, y por lo general como estos pobladores se dedican al tratamiento de la basura para su supervivencia arrojan los desperdicios de sus clasificaciones a los cauces de los arroyos.

Las grandes Ciudades de la Provincia no poseen plantas de tratamiento de sus efluentes cloacales por lo que arrojan los mismos sin ningún tipo de tratamiento a los ríos tanto al Paraná como al Uruguay. Que si bien tienen una gran capacidad depuradora por los volúmenes de agua que llevan, requieren un cierto recorrido para la depuración de éstos efluentes.

Contaminación Industrial:

Por lo general las industrias requieren grandes volúmenes de agua ya sea para el procesamiento de sus productos en las distintas fases, para refrigeración o para limpieza. Esto trae aparejado grandes volúmenes de agua sobrantes con distintos grados de contaminación que son volcados a cañadas o arroyos que se ubican cerca de las plantas industriales. Como ejemplo se puede mencionar el arroyo Las Tunas en la Ciudad de Paraná al cual vierten sus efluentes las industrias del parque Industrial de la Ciudad, quedando sus aguas en un estado de total deterioro de su calidad.

Contaminación Rural:

Debido al uso de agroquímicos, herbicidas e insecticidas para lograr mejores rendimientos en las producciones agropecuarias, sus excedentes van contaminando los cursos de agua que son arrastrados por las lluvias o el agua de riego y parte de ello se va a las napas inferiores de la tierra y a los cursos de agua superficiales, aumentando en muchos casos el desarrollo de vegetaciones acuáticas por sobre carga de nutrientes (principalmente por el aporte de nitrógeno y fósforo), lo que se agrava en el caso que los cursos de agua desembocan a bañados o zonas de poca profundidad. En muchos casos puntuales se han registrado contaminaciones por accidentes o lavado de maquinarias en los arroyos produciendo graves daños sobre todo a la fauna de la zona.

Erosión Hídrica:

En este punto tenemos la erosión que producen los cursos de agua sobre las costas de las distintas Ciudades que atraviesan, poniendo en riesgo infraestructura y viviendas en determinados casos, y por otro la erosión que se produce en los campos por el laboreo continuo de las tierras para cultivo que va deteriorando los suelos. Este tipo de erosión se ve principalmente en los Departamentos Paraná, Diamante y Nogoyá.

Por otro lado se está observando una deforestación paulatina de los montes naturales del centro y norte de la Provincia sin ningún control sobre los mismos sino que se hace a voluntad de los propietarios o arrendatarios de las tierras.

Incremento de la Demanda:

Sobre el río Uruguay a la altura de la Ciudad de Concordia se encuentra la Represa Hidroeléctrica de Salto Grande, único aprovechamiento Hidroenergético en territorio entrerriano, compartido con la República Oriental del Uruguay. Este aprovechamiento



si bien prioriza el agua para consumo, para riego, basa su política de manejo en la energía eléctrica ya que es el uso más rentable y al manejarse con criterios exclusivamente económicos, deja de lado o no le ha dado prioridad al desarrollo de los otros usos.

En los últimos años la demanda de agua para riego ha crecido en forma considerable debido a la incorporación del riego en los cultivos que , como el maíz, el trigo, praderas, etc. Aquí es fundamental la incorporación de tecnología y prácticas adecuadas para cada caso en especial a fin de no producir gastos inútiles de agua o degradación progresiva de los suelos.

Siendo Entre Ríos una provincia con gran potencial turístico por sus cursos de agua principalmente, y por su ubicación geográfica relativa dentro del país, las ciudades ribereñas exigen día a día mantener una buena calidad de sus aguas para poder realizar emprendimientos turísticos que aprovechen las playas, la pesca deportiva, la navegación deportiva, etc..

Termas

Es muy importante el empuje que ha tenido en los últimos cinco años el aprovechamiento de las aguas termales en la Provincia, donde hasta la fecha:

Se encuentran en explotación: Chajarí, Federación, Concordia, Colón, Gualaguaychu2, Villa Elisa, María Grande, La Paz y San José.

Pozos perforados en vías de explotación: Villa Zorraquín, Gualaguaychú 1, Concepción del Uruguay, Villaguay y Basavilbaso.

En trámite: Villa Urquiza, Paraná; Diamante, Victoria, C. Ayuí, Ñandubayzal, Concepción del Uruguay y Nagoya

Si bien estos aprovechamientos termales han surgido en forma anárquica, constituyen un potencial para el desarrollo turístico en la Provincia, y deben ser monitoreados a fin de evaluar y planificar una mejor y racional utilización de estos acuíferos de agua caliente.

Legislación:

Existe una Ley de aguas en la provincia que es la N° 9172/98 del año que está orientada fundamentalmente a la utilización del agua para riego, sin hacer demasiado hincapié en los distintos usos y controles que serían necesarios para poder lograr un manejo integrado de los Recursos Hídricos en la Provincia de Entre Ríos.

Por otro lado existe legislación específica sobre terraplenes o ataja repuntes en el Delta entrerriano, también se está trabajando en una ley de línea de ribera, y en los aspectos generales se rige por el código Civil.

Información básica:

Siempre ha sido problemático para las distintas reparticiones del Estado Provincial la recolección de datos, no por falta de idoneidad, sino por falta de capacidad operativa. Los recortes presupuestarios afectan las áreas que no producen réditos inmediatos, y esto ha sido así casi históricamente salvo excepciones muy puntuales. Se traduce en una falta de información básica recolectada en forma sistemática y que pueda ser procesada adecuadamente.



2.5.3- DESARROLLO TERRITORIAL ;ESCENARIOS PROSPECTIVOS E INFRAESTRUCTURA

SECTOR: HIDRAULICA Y RECURSOS HÍDRICOS

- Utilización de recursos hídricos superficiales a través de acueductos de los grandes ríos:

La demanda creciente del uso del agua para la agricultura y otros usos se verá acrecentada en las próximas décadas, en este aspecto la provincia se ve muy bien posicionada tanto por la calidad como por la cantidad del recurso. Es así que hace unos años se viene estudiando la utilización del recurso a partir de acueductos tróncales que permitan abastecer de agua a numero mayor a 60.000 has y dotar de agua potable a una treintena de localidades entrerrianas. A tales efectos se han elaborado ideas y anteproyectos de acueducto en las siguientes trazas:

2.5.4. ACUEDUCTOS - PROYECTOS

I - ACUEDUCTOS PARA RIEGO DE CITRUS:

I.1 -ACUEDUCTO SANTA ANA

El sistema proyectado está destinado fundamentalmente para el riego de citrus, y la ubicación definitiva del proyecto de riego surgió de tener en cuenta la aptitud de los suelos, las necesidades de agua del sector seleccionado, el interés de los productores involucrados, la posibilidad de llegar con el servicio del acueducto a la zona y otros aspectos vinculados a la producción como ser centros de comercialización y transporte. Igualmente se optó por una zona que permite el menor recorrido de la traza entre la fuente de provisión (lago) y la zona a regar.

Se seleccionó definitivamente la zona ubicada en Colonia Santa Ana en el Departamento Federación.

El arroyo Santa Ana al Este, el A Sauce al Oeste y el Río Uruguay al Sur bordean a la zona citrícola en cuestión.

Traza del acueducto: parte del arroyo del mismo nombre (ingreso del lago sobre el

mismo), aproximadamente a 3000 mts de su antigua desembocadura en el Río Uruguay

y desde allí por impulsión hasta un sector elevado de cota 64.95 mts IGM ubicada a

5165 mts de la toma.

El acueducto que posee una cañería principal de impulsión se constituye en una red abierta de distribución denominada “ red colectiva “.

La zona al ser ondulada, posee gran variabilidad topográfica lo que implica una variabilidad energética dada por la posición en el paisaje de cada punto de riego dentro de la red de distribución, esto lleva a una complejidad en el cálculo hidráulico y en la futura operación.



El sector en general posee excelente aptitud para la producción porque los productores allí ubicados corresponden a las características de pequeños y medianos, pero están organizados en una cooperativa con residencia en la ciudad de Chajarí.

La Toma de agua como se mencionó está prevista que se realice sobre el Arroyo Santa Ana en el lago de la represa de Salto Grande.

Se considera que el volumen a conducir por el sistema en el momento de máximo desarrollo de la obra y con el caudal pico será de 0.954 m³/seg.

La toma consiste en un sala de maquina con canal de aproximación donde se ubican las bombas de tipo Vertical tubular y para este proyecto se colocarán en un número de 5 (progresiva 0), con una potencia de 1585 cv, para el total del grupo.

En esta misma sala se ubicaran los tableros principales de accionamiento de los equipo de bombeo.

La salida de las bombas se ven concentradas en unas tuberías reforzadas de acero, las cuales se apoyarán sobre un puente de aproximación de la costa al punto de toma propiamente dicho.

En la costa posterior al puente se establecerá un sistema de filtrado de tipo de arena y con malla.

Luego se ubicará el sistema antiarriete previa colocación de válvulas mariposas para regular la entrada o anular los servicios de entrega, las características de esos elementos es que son de tipo automático con telecomandos para su accionamiento.

Posteriormente a la cañería parte desde la costa del lago con una cota de proyecto de 39,19 mts., estableciéndose en el bombeo una altura geométrica de 32,95 mts., la longitud de esta cañería principal es de 5165 mts.

La distribución del agua a las cañerías secundarias y a nivel predial se realizan directamente a las bocas de riego.

Se adopta una cota de proyecto de nivel de embalse de 32 mts. pues se asume el criterio de dejar de regar como máximo aproximadamente 2 días, a partir de la cual se dimensionará la casa de la estación de bombeo y la cota de cimentación del equipo.

I.2 - ACUEDUCTO VILLA DEL ROSARIO

I.3 - ACUEDUCTO MANDISOVI CHICO

I.4 - ACUEDUCTO COL. ENSANCHE - SAUCE

I.5 - ACUEDUCTO COL. SAN MIGUEL

Estos acueductos tienen como objetivo dotar de agua para riego de plantaciones de citrus ubicados en la periferia del Lago de Salto Grande. Esta zona de alta potencialidad para el cultivo del citrus por sus condiciones de suelo y clima, permitirá con la incorporación del riego de agua superficial un aumento en su producción y un mejoramiento general de la fruta, con destino a exportación.

Se estima que cada uno de estos acueductos atenderán una superficie de 1000 has de riego.

El sistema tiene en cuenta con sistema de bombeo, conducción forzada y distribución en forma automatizada, estableciendo un red colectiva a presión, con entrega individual y a la demanda.

En particular el acueducto para riego de citrus Colonia Ensanche- Sauce se encuentra en etapa de elaboración de proyecto definitivo y los pliegos de licitación a través de la Comisión Administradora de Fondos Especiales de Salto Grande.



II- ACUEDUCTOS PARA RIEGO DE ARROZ:

II.1-ACUEDUCTO MANDISOVI

El Proyecto de Riego a partir de la Represa de Salto Grande se realizó en virtud del Convenio celebrado entre la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande y el Superior Gobierno de la Provincia de Entre Ríos el día 26 de junio de 1993., mediante el cual los equipos técnicos de la Provincia asumieron el compromiso de efectuar dicho estudio a nivel de prefactibilidad.-

El Proyecto en esta etapa tiene las siguientes características:

-La traza definitiva parte del Arroyo Mandisoví Grande y a partir de aquí se plantea una impulsión hasta la cota de 60 mts I.G.M...en Colonia Morley,luego sigue una conducción a cielo abierto (canal) hasta cota 48 mts.I.G.M. cercana al Arroyo Mandisoví para efectuar una nueva impulsión hasta cota de 70 mts.I.G.M. cercana a San Ramón.-

Al año 5 de finalizada la obra la superficie bajo riego será la siguiente:

Arroz	18.000 Has.
Pasturas b/riego	36.000 Has.
Total Has.	54.000 Has.

-El riego en arroz está garantizado para las 18.000 Has. y 7.000 Has. bajo riego, durante la época de máxima demanda (enero) .-

-Consumo del arroz /ha/año= 14.070 m³/Ha./año.-Acueducto diseñado con 442mm en el mes de máxima demanda y considerando además 190.000 mm para el riego de praderas en este mismo período.-

-Además se prevé la construcción de 4 embalses reguladores en los siguientes cursos de agua

Cañada Taragui, Arroyo Salinas, cañada Bermúdez y Río Gualeguay.-

La altura de estos embalses está entre los 4 a 5 mts. de altura y tienen una capacidad total de 9,4m³/seg

-Caudal total de acueducto(cañerías) es 10 m³ /seg. y tiene las siguientes dimensiones

-Recorrido Acueducto-Tramo I(impulsión)- 6.000 mts. 3 tuberías de 1,37 mts.de diámetro

-Recorrido canal(gravedad)- 13.007 mts. Sección canal 9,05 m² -profundidad 1,88 mts.

-Recorrido Acueducto Tramo II(impulsión)-6.188 mts.-3 tuberías 1,37 mts.de diámetro.

Total recorrido acueducto 25,125 mts.

Bombeo I. Cantidad 8 bombas - Capacidad de bombas 4900 m³- Altura geométrica 30m.-potencia 9120 cv.Centrifugas verticales.



Bombeo II. Cantidad 8 bombas' capacidad de bombas 5.000 m³-Altura geométrica 20m. potencia 4800 cv. Centrifugas horizontales.

Motores-eléctricos-sincrónicos-trifásicos-ejes verticales- media tensión. Tramo I
Motores-eléctricos-sincrónicos-trifásicos- ejes horizontales -media tensión. Tramo II.

Equipamiento eléctrico: 2 líneas eléctricas' 25 Km. c/estación transformadora.

Tipos de suelos a regar: Serie Los Conquistadores (Argiacuoles vérticos). Caraballo (Peludertes argiacuólicos), Gallo (Argiacuoles vérticos) y La Hierra (Peludertes argiacuólicos).-

Pendiente promedio de la zona a regar: 1- 2 %

II.2-ACUEDUCTO GUALEGUAYCITO - EL REDOMON

Estos acueductos que inicialmente se pensaron para satisfacer la demanda de agua del cultivo del arroz y pasturas como rotación, hoy con la incorporación del riego complementario de otros cereales (maíz, trigo, etc), ampliaría su marco inicial.

En ambos se estima una superficie de 30.000 has de arroz, a las que se le tendrían que adicionar un número importante de hectáreas de otros cultivos en rotación.

El primero de ellos posee estudio de ante-proyecto avanzado.

Ambos toman el agua a partir de un importante sistema de bombeo, que se colocarían sobre dos arroyos donde el Lago de Salto Grande se aproxima a la zona de suelos aptos para el cultivo del arroz.

Luego de ese bombeo el agua sería conducida por conducciones forzadas y canalizaciones a cielo abierto hasta llegar a la Cuchilla con cota superiores a 70 mts. IGM, a partir de la cual regaría o se conduciría por gravedad sin costo de bombeo adicional.

Se estima que estos sistemas podrían alimentar a subcuencas del río Gualeguay, alimentando a retenciones (presas - azudes) sobre el mismo río.

III - ACUEDUCTOS REGIONALES PARA USOS MÚLTIPLES:

El objetivo de estos emprendimientos, surgen de la necesidad actual que posee gran parte del territorio provincial referido a la falta de agua para consumo humano, industrial, riego, abrevado animal, etc.

Si se piensa que a pocos kilómetros escurre el principal río de la cuenca del Plata con un escurrimiento módulo de 16.000 m³/seg., no es posible que el interior de la provincia sufra los problemas de déficit hídrico en los cultivos, que se impidan el asentamiento de industrias por la falta de agua o que cada día disminuya la calidad y la cantidad de agua per-cápita en los centros urbanos. Por estas razones es que se pensó la planificación de estas trazas de acueductos que proveerán agua a más de 30 localidades y a no menos de 100.000 has de riego.



III.1 - ACUEDUCTO LA PAZ - FELICIANO

Este proyecto se encuentra con un estado de anteproyecto. Tiene el objetivo de conducir agua desde el río Paraná con una toma de agua cercana a la ciudad de La Paz, con una dirección Nor-Este continuando paralelo a la ruta N°1 y la traza vieja de la vía del FC en el tramo La Paz- Feliciano, la idea global es de aprovechar en parte los terraplenes y obras de infraestructura de la vía para la futura conducción del agua y la generación de presas de embalses pulmones en arroyos de los departamento La Paz y Feliciano.

Alimentaría de agua potable a localizadas de mala calidad como lo son San Victor, San Gustavo, Est. Montiel y mejoraría la distribución en otras como La Paz y zona periférica. Se pretende llegar hasta zonas cercanas de la ciudad de Feliciano dotando en el camino a localidades

**III.2 -ACUEDUCTO CURTIEMBRE - SAUCE LUNA
III.3 -ACUEDUCTO ALDEA BRASILEIRA - HERNANDEZ**

Estos proyectos poseen el carácter de idea. Se pretende regar complementariamente los cereales pasturas y oleaginosas. La traza de los mismos siguen las vías de comunicación como ruta y vías férreas. Pretende dotar de agua potable a poblaciones como Camps, Aranguren, Bovril, Sir Leonard, etc.

IV - ACUEDUCTOS PARA AGUA POTABLE SALTO GRANDE -CONCORDIA:

La ciudad de Concordia hoy posee una red de distribución y tratamiento de agua insuficiente para dotar a la población, existen más de 90 perforaciones que atienden parcialmente a las nuevas zonas de expansión. Dentro de ellos la parte Norte es la más afectada. Es por ello que se pensó en la posibilidad de conducir agua desde el Lago de Salto Grande hacia la zona Norte de la ciudad.



2.6.

TURISMO
ENTRE RIOS en el PLAN FEDERAL ESTRATEGICO

DOCUMENTO BASE y
APORTES

De la *Subsecretaría de Turismo* de la Provincia
SETIEMBRE de 2.005



**INDICE del
CAPITULO:**

2.6.1. INTRODUCCIÓN.

2.6.2. PLAN FEDERAL ESTRATÉGICO
Sustentabilidad – Espacio Turístico

2.6.3. MAPA de OPORTUNIDADES
Infraestructuras – Demanda – Oferta Turística.
Cartograma.

2.6.4. MICROREGIONES TURÍSTICAS
Microregiones - Planificación y Gestión Turística -
Cartograma
(* *Aporte de la Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos*)



2.6.1. INTRODUCCIÓN

Una visión estratégica provincial, fijando un horizonte deseado en el año 2.016, no puede prescindir de insertar en ella, a una de las actividades económicas de mayor crecimiento nacional y provincial en el último quinquenio como es el turismo.

La actividad es una de las protagonistas decisivas de la recuperación económico social a la que asiste nuestro país, como resultado primario de la devaluación monetaria de principios del año 2.002, el consiguiente crecimiento del PBI y la serie de situaciones ventajosas que ello acarrió.

A nuestras muy ventajosas condiciones naturales, históricas y culturales, se le agregó la ventaja competitiva de la reducción de precios y costos que cerró un círculo virtuoso de extraordinario impacto en el desarrollo provincial.

Para apreciar algunos indicadores que marcan la creciente potencialidad de nuestra provincia en el sector, puede citarse el registro estadístico que posiciona a Entre Ríos, como una jurisdicción que pasó de ser, *en 2.002 la número 9* en materia de “*elección de destino turístico*” al puesto *número 6, al final del año 2.004*. Los resultados positivos de 2004 se verificaron también en: un mes de abril con una capacidad de alojamiento colmada con fines de semanas subsiguientes con ocupaciones del 87% y vacaciones de invierno con ocupación del 90% (*24% mas que 2.003* y 3% arriba de la media nacional que fue del 21%). En definitiva, el promedio de crecimiento sostenido fue del 18% con respecto al año anterior y un volumen de inversión de \$30.000.000 en infraestructura turística.

No obstante, dicha situación no expresa la imprescindible necesidad de *agregarle valor competitivo y de calidad* a la oferta provincial que en la actualidad pone de manifiesto sus déficit y carencias focalizados en la propia infraestructura turística y en infraestructuras del sistema de transporte en todos sus modos.

Estos déficit y carencias empiezan a subsanarse cuando se gestiona un desarrollo planificado y sustentable en el que, el estado nacional y provincial junto a la sociedad civil, articulan una visión totalizadora de los escenarios de futuro gestados en un todo de acuerdo al presente crecimiento económico expansivo.

Finalmente debe considerarse que un diseño estratégico desde el punto de vista territorial, merece ser articulado y planificado con la totalidad de las cadenas de valor que reposicionan la provincia en un marco de amplia diversificación productiva y generación intensiva de empleo. En dichas cadenas productivas, el turismo se inserta como una más y debe servirse sinérgicamente del sistema multimodal provincial de transportes e infraestructuras cuyo esquema básico se expone en el presente trabajo multisectorial.

2.6.2. PLAN FEDERAL ESTRATÉGICO.

Sustentado en la Ley nacional N° 25.997, sancionada en Diciembre de 2.004 y promulgada en Enero de este año, el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS) define una política de estado a la que concurren coordinadamente la actividad pública y la privada. El PFETS, del participa activamente la Provincia de Entre Ríos,



incorpora una extendida multiplicidad de actividades promotoras de empleo y calidad de vida sobre la base de un planeamiento estratégico, democrático y federal. Su propia condición incorpora la participación comunitaria otorgándole *legitimidad e inclusión social* con el objeto de:

- ✓ asumir la extraordinaria complejidad temática,
- ✓ definir *escenarios futuros con horizonte sobre el año 2.016*
- ✓ y proponer las alternativas correspondientes en materia de programas y proyectos.

Inmersos en él, nuestra provincia, sus municipios y juntas de gobierno, en conjunto con las organizaciones de la sociedad civil, interactúan concertadamente a fin de ampliar la oferta turística en condiciones de competitividad y también definir zonas, corredores y circuitos adaptados al diseño territorial entrerriano y a su red de infraestructuras.

Los principios básicos del Plan se centran en:

- ✓ El turismo como un *derecho social y económico* de todos los habitantes.
- ✓ El *desarrollo sustentable* aplicado en tres ejes: ambiente, sociedad y economía, con una orientación hacia las metas de una sustentabilidad ecológico – natural, socioeconómica, socio – cultural, social y fundamentalmente, en lo que a este estudio compete, una sustentabilidad *socio – espacial*.
- ✓ La *calidad* de la actividad y los destinos turísticos con el objeto de atender la demanda regional, nacional e internacional.
- ✓ La *competitividad* de los servicios que propenda a la articulación de todos los factores intervinientes con el fin de lograr *ventajas y excelencia* en las prestaciones turísticas.

Dentro de este marco conceptual, dos grandes ítem deben ser destacados por su estrecha relación con el ordenamiento territorial y el diseño prospectivo de las infraestructuras: la *sustentabilidad* y el *desarrollo equilibrado del espacio turístico* provincial.

La *sustentabilidad* tiende a:

- ✓ Consolidar el sistema nacional de áreas protegidas.
- ✓ Respetar la identidad de las comunidades anfitrionas.
- ✓ Conservar el patrimonio turístico.
- ✓ Fortalecer la sustentabilidad económica del sector y su propia cadena de valor.

El *desarrollo equilibrado del espacio turístico*, procura:

- ✓ Una planificación integrada y descentralizada.
- ✓ La micro regionalización y una estructura de red.
- ✓ La conectividad espacial, externa e interna

Finalmente, debe considerarse que el PFETS, también fija como uno de sus mecanismos presupuestarios activos, al *Programa de Inversiones Turísticas* que entre otras cuestiones básicas, puede ser imbricado dentro de un marco de ordenamiento territorial provincial y ser incorporado como una herramienta financiera estratégica de políticas de estado de mediano y largo plazo para el desarrollo de infraestructuras y servicios esenciales.



En conclusión, el desarrollo del sector turístico y su propia competitividad, requieren de un marco adecuado en el que las infraestructuras provinciales se constituyan en claves políticas de un crecimiento sostenido. Esta definición, de mutua sinergia con otras actividades productivas, permitirá lograr óptimas condiciones de accesibilidad, saneamiento y el desarrollo de redes de transporte multimodal, como asimismo acceder a los procesos de innovación tecnológica en materia de comunicación e información.

2.6.3. MAPA de OPORTUNIDADES.

De acuerdo con la metodología adoptada en la elaboración del PLAN FEDERAL DE TURISMO, se considera al **MAPA DE OPORTUNIDADES** un instrumento, que trata de consignar un modelo propuesto de actuación en el espacio regional, seleccionando espacios con oportunidades de inversión pública y privada para el desarrollo de la oferta en corredores, áreas, travesías, circuitos transfronterizos y puertas o núcleos urbanos.

El **MAPA DE OPORTUNIDADES** es el resultado de un análisis de variables del sistema turístico propiamente dicho, es decir:

- cantidades de habitantes de las comunidades receptoras.
- los servicios básicos de infraestructura urbana.
- la oferta turística: atractores, accesibilidad, conectividad, transporte y sistema de soporte.
- distribución de la demanda.
- inversiones públicas y privadas de los últimos tres años.
- Legislación.

Dada la falta de un sistema de información tipo SIG (SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOREFERENCIADA) no se pudo trabajar con una fórmula multivariada que permitiera obtener polígonos y datos integrados para caracterizar y evaluar cada uno de los espacios determinados, por lo cual se sustituyó por un diagnóstico por superposición de transparencias, siendo parte de la información cualitativa y no cuantitativa.

Se identificaron espacios potenciales, que por su oferta, demanda, accesibilidad y grado de desarrollo de los sistemas, necesitan prioridad de inversión y que son definidas como **AREAS DE OPORTUNIDADES**, donde las acciones a implementar, ya sean públicas como privadas, son para fortalecer el desempeño de esos espacios.

CORREDOR TURÍSTICO:

Es el espacio geográfico y /o culturalmente homogéneo, vertebrados por rutas troncales de circulación, con atractores de jerarquía suficiente como para motivar flujos de demanda turística nacional o internacional. La dinámica y corta distancia entre atractivos y servicios resultan complementarios, trascendiendo las barreras jurisdiccionales municipales, provinciales y regionales. Se constituyen en unidades de planificación de desarrollo turístico regional y federal y son susceptibles de recibir regímenes de promoción y de fomento excepcionales.



OPORTUNIDADES DETECTADAS en la
PROVINCIA DE ENTRE RIOS:

▪ **CORREDOR DEL RIO URUGUAY:**

La Provincia de Entre Ríos, rica en su historia y atractivos naturales, forma parte de un corredor ya consolidado, montado sobre la Ruta Nac.14, paralelo al Río Uruguay, que se extiende desde Villa Paranacito hasta Chajarí. Se caracteriza por su oferta vinculada a los productos de sol, playa, termas, experimentando un gran crecimiento en estos últimos años.

Este corredor tiene grandes oportunidades de enlace y articulación fronteriza, como ser:

- ✓ **Circuito transfronterizo Puente Fray Bentos- Puerto Unzuè**
- ✓ **Circuito transfronterizo Colón – Paysandú**
- ✓ **Circuito transfronterizo Concordia – Salto.**

PUERTAS : son las ciudades de **Gualedguaychú, Colón, Concordia.**

AREA: entre el Corredor del Río Uruguay y el Corredor de las Misiones Correntinas o Alto Uruguay se identifica como área con vocación turística a la denominada **Micro región del Sur Correntino y el Norte Entrerriano** este, que se caracteriza por una fuerte identidad, producto de la colonización especialmente italiana de fines del Siglo XIX y principios del XX y la producción de frutos, especialmente cítricos. Esta complementariedad les otorga gran potencial para desarrollo de turismo rural vinculado con la producción cítrica de gran calidad, a las fiestas tradicionales existentes y ala arquitectura que aún perdura.

CORREDORES TURÍSTICOS POTENCIALES

▪ **CORREDOR DEL PARANA MEDIO:**

Este corredor sigue en nuestra Provincia el curso del Río Paraná desde Corrientes extendiéndose hasta la **puerta** de las ciudades de Paraná- Santa Fe, consideradas ambas como una unidad funcional urbana.

▪ **CORREDOR DEL PARANA INFERIOR:**

Al sur de la puerta antes mencionada, se localiza este corredor que se extiende hasta el sur de la ciudad de Victoria, considerada conjuntamente con Rosario como una **puerta** por la conexión física a través del Viaducto Rosario- Victoria, que une nuestra provincia con Santa Fe, generador de un intenso flujo este-oeste, lo que ha incrementado la circulación de localidades entre sí, como Diamante, Victoria y Nogoyá.

TRAVESIAS

Son los caminos necesarios de vinculación entre los diferentes elementos que forman el espacio turístico de una región, cuentan con una distribución lineal de atractores, ubicados sobre su propio eje o en su área de influencia. El equipamiento es el de un servicio de ruta para vehículos y pasajeros y las unidades de información que convenga poner.



En los corredores detectados sobre el Río Uruguay y el Paraná se identificaron **travesías transversales potenciales**, que son:

- Vinculación entre Gualeguaychú con las ciudades de Paraná - Santa Fe, a través se la Ruta Provincia N^o 11.
- Entre Concepción del Uruguay hasta Paraná, por la Rutas N^o 12 y N^o 39.
- Ruta Nac. 18 que une Concordia con Paraná, pasando por Villaguay.
- Ruta Nac. 127 que articula Paraná- Santa Fe con la Pcia. de Corrientes, pasando por la localidad de Federal.

OPORTUNIDADES DE INVERSIONES A CORTO Y MEDIANO PLAZO

En los talleres regionales donde se plasmaron, a partir del trabajo con los actores locales, los lineamientos del Plan Federal de Turismo, se realizó una priorización de algunos componentes con el objetivo de promover inversiones en el corto y mediano plazo, ellos son:

- **PRIORIZACION DE COMPONENTES ACTUALES: Corredor del Uruguay** justificado por las obras en la Ruta Nac. N^o 14, previendo que al convertirse en autopista atraerá un importante mercado de las regiones que vincula (fundamentalmente de la provincia de Buenos Aires).
- **PRIORIZACION DE COMPONENTES POTENCIALES: Corredor del Paraná Inferior** junto con el **Corredor del Paraná Medio** debido a las potencialidades individuales de cada uno, pero fundamentalmente por la sinergia que se da entre ambos lo que conduciría en el mediano plazo a la conformación de un gran **Corredor del Paraná**

2.6.4. MICROREGIONES TURÍSTICAS

(*) Del documento elaborado por la *Subsecretaría de Turismo* de la Provincia de Entre Ríos.

La conformación geopolítica de Entre Ríos marca una definida realidad: los ríos que la abrazan la han dotado de valiosos recursos naturales y a partir de ellos, culturales, que hacen un contorno rico en valores de toda índole.

El 85% de su población se ubica en ciudades ribereñas, los puertos y vías de acceso, la posibilidad del agua potable abundante y la belleza de los paisajes costeros, sumado a muchas otras valorizaciones, indican que nuestra Provincia, sin desmerecer las virtudes de las áreas "mediterráneas", cuenta con una especie de "contorno" privilegiado a partir de los ríos Paraná y Uruguay.

En materia turística, la mayoría de los atractivos sobresalientes y que hoy se constituyen en focos de atracción de visitantes, se emplazan, precisamente en las áreas ribereñas.

Este concepto llevó a delinear, allá en la década del '70, los primeros esbozos de planificaciones turísticas, partiendo del concepto de "áreas turísticas", llamadas comúnmente: "*Costa del Paraná*" y "*Costa del Uruguay*", a la que se le agregaba la zona central, una especie de transición entre ambas.

La acepción *costa* no técnica por cierto, pues este concepto debería aplicarse exclusivamente para la "costa marítima", iba más allá de una angosta faja contigua a los ríos mencionados. Conformaba una especie de región amplia, influenciada por el río,



pero que también abarcaba ciudades, puntos de interés, rutas o zonas rurales, más o menos alejadas del concepto estrictamente fluvial.

Simultáneamente se definieron otros elementos que hicieron a la gestión turística del momento: centros prioritarios y circuitos.

2.6.4.1. CENTROS PRIORITARIOS

Fueron resultado de largos estudios y consultas a los municipios interesados en fomentar el Turismo y que por propia fuerza de identidad y compromiso con sus comunidades, se fueron perfilando. Allí se volcaron los principales esfuerzos en inversiones, puesta en valor de atractivos, formación de recursos humanos, concientización general de la población, etc.

Hoy son las ciudades que han obtenido un grado de desarrollo más que interesante y que pueden mostrar logros sumatorios de dos o tres décadas de trabajo continuo, por encima de diferentes administraciones gubernamentales, de un color u otro político.

2.6.4.2. CIRCUITOS

Se diseñaron en función de otros parámetros obrantes en la dinámica del Turismo de aquellos tiempos. Prevalecía el "turismo itinerante" con permanencias breves en destinos y que adoptaron dos o más lugares de pernoctación, tanto en hotelería como en campamento.

La fuerte incidencia de las grandes obras recién inauguradas determinaba motivaciones de viajes por las obras en sí mismo y era común el ingreso por Brazo Largo y el egreso por el Túnel Subfluvial tras un maratónico recorrido provincial.

Los circuitos entonces, tuvieron una concepción macro regional, tendencia que fue cambiando paulatinamente con el correr de los años.

2.6.4.3. CORREDORES

Ya en la década del '80 surgen con fuerza propia los *corredores*, denominación que se aplicó inmediatamente en Entre Ríos para las áreas geográficas del Río Paraná y el Río Uruguay. Hubo esbozos de un Corredor Centro o del Río Gualaguay, sostenido por las ciudades emplazadas a su vera, pero que a la postre sucumbió por la contundencia de los correspondientes a los ríos mencionados en primer término.

Difícil fue entonces la decisión de estas ciudades: debían optar por uno u otro, quedando demostrado que la incorporación de un centro turístico que se precie de tal, no es una mera decisión de escritorio.

¿Qué son en última instancia los Corredores Turísticos en Entre Ríos? Se los puede definir como el eje vial que impone una ruta troncal a cuya influencia se mueven atractivos y servicios, tanto urbanos como rurales.

Se trata, a su vez de una organización institucional conformada por organismos Municipales de Turismo, dando cumplimiento a directivas políticas emanadas de las respectivas intendencias, de unirse en la ejecución de acciones comunes.

El denominado "*Corredor del Uruguay*", considerado más maduro y exitoso en su integración como consecuencia de la propia jerarquía turística de sus componentes, prevaleció sobre el "*Corredor del Río Paraná*", más disgregado y de difícil integración.



No obstante la tesonera labor que han desarrollado en más de una década, los Corredores adolecen en cierta medida de la conceptualización que debe imperar en ellos, en pos del logro de éxitos más fecundos

En primera instancia es necesario que cumplan con los requisitos indispensables de tener Objetivos comunes, poseer Atractivos comunes y desarrollar problemáticas comunes, especialmente referidas a Estrategias de gestión.

No siempre las ciudades integrantes de un Corredor -que compiten en forma directa y sostenida con sus pares y vecinas en la conquista del viajero- tienen objetivos comunes, en tanto y en cuanto están distantes geográficamente e interpretan de manera diferente las cuestiones turísticas. Es que los objetivos son básicamente la coronación de una clara definición de modelo de ciudad que pretende cada comunidad y hacia la que apuntará su desarrollo y crecimiento.

En segundo término, los atractivos comunes son los que le dan identidad a la zona considerada: son el patrimonio propio homogéneo y caracterizante, el que protegen todas porque sobre ellos basan las posibilidades de desarrollo turístico.

Las estrategias son procedimientos también de acción conjunta y coordinada, que suman esfuerzos, recursos y efectos en pos de lograr resultados que beneficien a todos. Cuando esos centros turísticos se hallan en espacios físicos marcadamente diferenciados, poco probable es que se pueden implementar acciones en estos caminos.

2.6.4.4. MICROREGION

Surge entonces otro concepto: la MICROREGION que es perfectamente adaptable a las características geográficas y políticas de Entre Ríos.

La Micro región, cuya acepción de "micro" no minimiza en absoluto su superficie, es abarcativa de un espacio urbano y rural complementario entre sí, donde el común denominador de su historia, su población, su clima, su paisaje y su problemática le otorga estímulos muy similares a cuestiones que sus habitantes pretenden llevar a cabo.

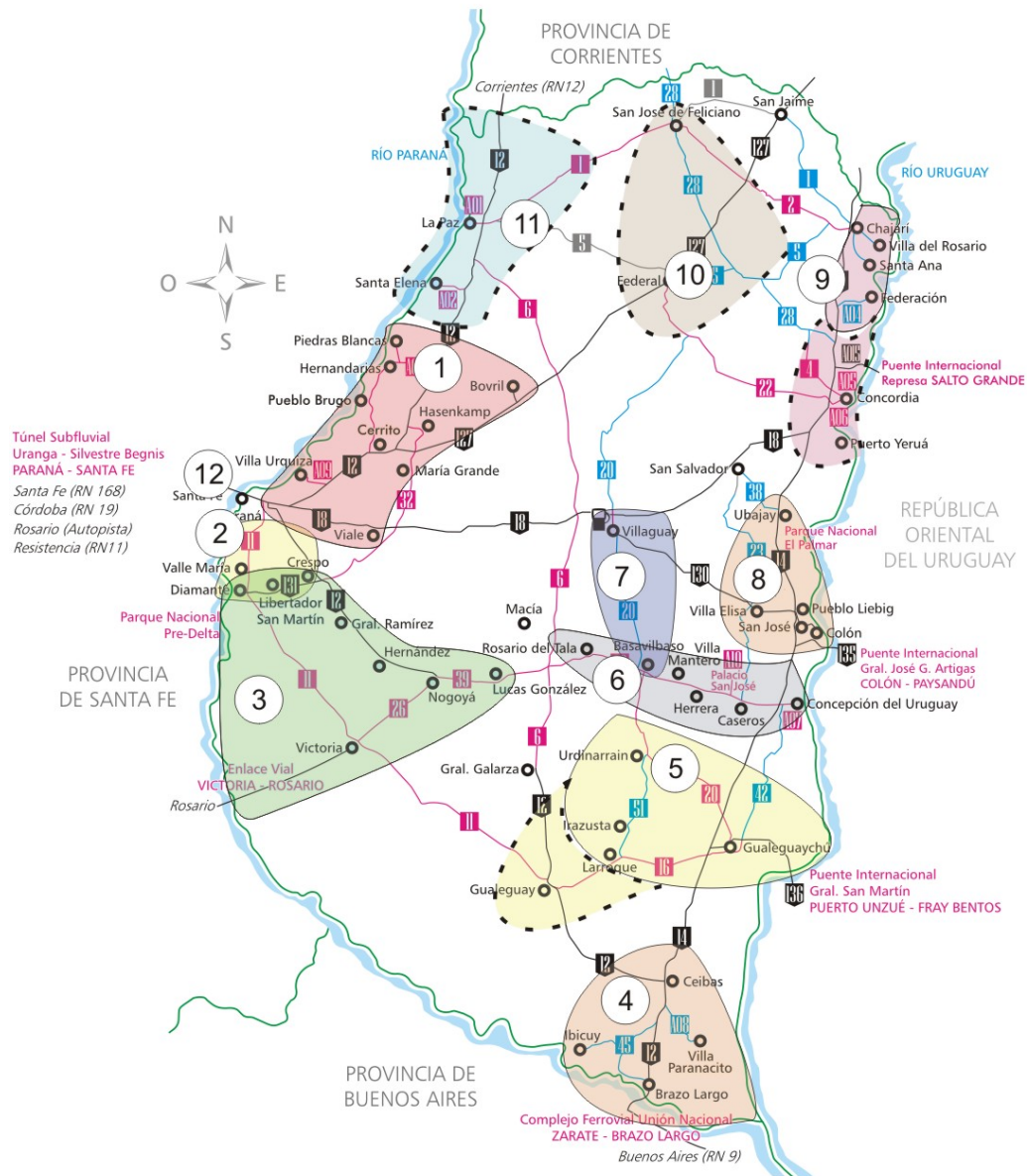
En la Microregión el o los atractivos serán tan propios a ellas que se considerarán un bien común, defendible por todas las comunidades integrantes. Su vecindad, aún cuando quede fuera de un ejido jurisdicción los hará accesibles a todas y hasta vecinos. Los servicios -ya hoteleros, gastronómicos o de transporte- se prestarán indistintamente sin desventajas de distancias o preferencias- y hasta los poderes políticos, empresariales e institucionales conformarán una especie de "*gran familia regional*".

Las micro regiones no son caprichosas ni deben diseñarse a partir de un cartógrafo de escritorio que dibuje esta o aquella. Son consecuencia de una realidad que es cambiante y dinámica. Son producto de largas reuniones de acuerdo entre partes intervinientes. Son resultado de realidades profundamente enraizadas en los pueblos y en sus clases dirigentes. Son, en última instancia, opciones que buscará el propio visitante al llegar a Entre Ríos.

Y quizás en este último concepto está la gran confesión. El turista llega a Entre Ríos, pero no la visita integralmente. Tampoco recorre un corredor en todo su dimensión. Un turista se asienta en un punto y desde allí emplea el tiempo y el espacio que ha dispuesto usar. El tiempo es la permanencia que la micro región está en condiciones de ofrecerle y el espacio es ese ámbito más o menos amplio, pero ejecutable por factibilidad y ordenamiento.



MICROREGIONES TURÍSTICAS DE ENTRE RÍOS



CONFORMADAS

- 1.- RIBERA DE LA CAMPIÑA
- 2.- ALDEAS ALEMANES DEL VOLGA
- 3.- LOMADAS ENTRERRIANAS
- 4.- DELTA
- 5.- PUEBLOS DEL SUR
- 6.- CAMINOS DEL PALACIO
- 7.- COLONIAS JUDÍAS
- 8.- TIERRAS DEL PALMAR
- 9.- SENDEROS DE AZAHARES

POTENCIALES

- 10.- MONTE NATIVO
- 11.- RUTA DEL DORADO
- 12.- PARANA - SANTA FE ??????



3.1. SISTEMA VIAL PROVINCIAL

DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005



**INDICE del
CAPITULO:**

3.1.1. INTRODUCCIÓN

Estado de Situación Provincial y Nacional.

3.1.2. CONSIDERACIONES ESTRATEGICAS

Ejes – Redes - Nodos.

3.1.3. METAS

Corto, Mediano y Largo Plazo

3.1.4. OBRAS PROYECTADAS

Características Generales y Particulares – Propuesta de categorización de la Red

Estándar de calidad.

3.1.5. SÍNTESIS GRAFICA

Planillas

Mapas Indicativos

Paquetes estructurales según estándar



3.1.1.INTRODUCCIÓN:

Estado de Situación Provincial y Nacional.

Entre Ríos está entrelazada con un entramado de rutas nacionales y provinciales que atraviesan casi toda su geografía.

Las de jurisdicción nacional totalizan 1.663km de extensión, se encuentran todas pavimentadas y su estado de conservación es variable entre regular y bueno. Del total, 505km se encuentran concesionados sobre la traza de la ruta nacional N° 14 y un tramo de la N° 12 entre Ceibas y el complejo ferroviario Zárate – Brazo Largo.

Las de jurisdicción provincial reúnen 26.800km de los cuales el 6% se hallan pavimentados, un 9,60% mejorados con ripio y broza calcárea y un 84,40% constituye la red entrerriana de *categoría terciaria*, en zonas rurales.

Ese contexto actual es el resultado de una red vial fundamentalmente signada por las condiciones de aislamiento histórico que padeció nuestro territorio. Aislamiento sólo alterado después del año 1.969 en que se inauguró el Túnel Subfluvial Paraná – Santa Fe, a partir de allí la construcción del Puente Ferroviario Zárate – Brazo Largo y la sucesión de puentes internacionales de conexión con la República Oriental del Uruguay, entre Concordia y Salto sobre la represa del Salto Grande, entre Colón y Paysandú y entre Gualeguaychú y Fray Bentos.

Toda esta realidad, repotenciada hace apenas 35 años y de trascendente valor para el desarrollo entrerriano, no se condice con la posterior readaptación que debería haberse producido si se hubiera planificado el impacto y las ventajas que dichas conexiones, nacionales e internacionales, produjeron en la realidad económica - social y fundamentalmente lo que compete al equilibrio y desarrollo territorial. Debe considerarse también como un dato adicional, incorporado como realidad incontrastable, la construcción y habilitación hace apenas cuatro años, del complejo vial Rosario – Victoria, agregado a la red con las mismas ventajas y déficit expuestos en un idéntico contexto de desarticulación.

A consecuencia de ello y a una serie de acontecimientos imponderables que signaron la realidad nacional en las últimas tres décadas, la red vial entrerriana acumula una serie de déficit estructurales y coyunturales denotados en:

- ✓ la insuficiente asignación presupuestaria para la recuperación de tramos deteriorados,
- ✓ la sostenida falta de mantenimiento de rutas, puentes y alcantarillas,
- ✓ la exigüidad de los anchos de calzada y “obras de arte” acorde a los avances tecnológicos del parque automotor y a los crecientes flujos de tránsito,
- ✓ los serios problemas de seguridad derivados de la situación anterior y de la escasa señalización vial (horizontal y vertical), como asimismo la peligrosa existencia de cruces e intersecciones a nivel,
- ✓ la ausencia de políticas globales y acciones concretas que contengan la problemática inherente al transporte de sustancias peligrosas,
- ✓ la carencia de medios y personal suficientes para atender un plan permanente de mejoramiento de los 22.650km de caminos rurales de tierra.



Por otro lado y a nivel de la propia conectividad de la red se pueden resaltar las carencias en:

- ✓ la desconexión con los otros modos de transporte,
- ✓ la falta de categorización de las vías de la red en función de su conexión con los corredores viales regionales, nacionales e internacionales,
- ✓ la ausencia de consideración estratégica de la accesibilidad a ciudades, pueblos y centros de servicios rurales, como asimismo en la conectividad con las microregiones entrerrianas y las áreas metropolitanas.
- ✓ La ausencia de una planificación territorial que articule la red vial en, beneficio de un *desarrollo inducido* de actividades productivas, comerciales y de servicio, como también la puesta en valor los recursos naturales, espacios culturales y turísticos.

3.1.2. CONSIDERACIONES ESTRATEGICAS:

En la actualidad, el marco global e internacional de nuestro sub – continente, nos ubica frente al fortalecimiento transversal de un **nuevo eje de integración y desarrollo** nacional, de ubicación este – oeste, en el que todo el territorio provincial se sitúa en él con inmejorable posicionamiento geoeconómico en lo que se ha dado en llamar el “*Corredor Austral del Crecimiento*”. Las conexiones bioceánicas por tanto, constituyen una prioridad a la hora de planificar las vinculaciones troncales de las redes de infraestructura, que no sólo se adapten a los reposicionamientos del espacio geográfico, sino que generen condiciones ventajosas para el desarrollo y la promoción de las economías regionales. Esta decisión política podrá transformarse en un círculo virtuoso que incorpore competitividad internacional y a la vez, inclusión social.

En ese sentido y desde la perspectiva del ordenamiento territorial, pasarán a tener preeminencia los trazados viales que con diseño transversal aporten a la conformación de un entramado reticular que se constituya en complementario del histórico esquema radial de base concéntrica.

Desde estos criterios globales, la provincia puede prever su desarrollo en un propicio marco regional y subcontinental de regiones altamente competitivas y articuladas entre sí, con el objetivo de lograr un posicionamiento claro en el contexto global, potenciando:

- ✓ La complementariedad y la integración territorial interna;
- ✓ el reposicionamiento de ciudades y regiones;
- ✓ la complementariedad e integración con los países de la región;
- ✓ y la accesibilidad de ciudades, metrópolis y regiones hacia el los puertos oceánicos.

Bajo dichas concepciones se hace imprescindible esquematizar, en un todo de acuerdo a los análisis de *flujos de tránsito (composición y direccionalidad)* y *los criterios integrales de ordenamiento territorial anticipado* una estratégica **categorización de la red**. En ese orden, será prioritario definir específicamente los “*estándar de calidad*” que se adapten a ella.

La jerarquización permitirá adicionalmente, *realizar reparaciones y mantenimientos programados* a fin de sostener activos, los tramos de caminos dentro de los niveles de calidad correspondientes.



Por otra parte, estas definiciones que se integran en la calificación de la red, permitirán establecer en *óptimo estado de transitabilidad*, las conexiones locales, provinciales, regionales e internacionales, que se adapten a los nuevos escenarios determinados por nuestra propia realidad económica y social como asimismo las condiciones actuales de competitividad internacional descritas más arriba.

Asimismo, la categorización de rutas y carreteras, concurrirá al encuadre específico en un esquema de seguridad vial y transporte de sustancias peligrosas, adhiriendo a la legislación nacional vigente en la materia.

Definidos los umbrales de calidad, la red vial entrerriana de forma idéntica a los otros modos de transporte, replanteará su concepción estratégica para insertarse en un *sistema intermodal* que articule entre sí los mecanismos de logística que permitan la diversidad en la asignación de cargas a trasladar, según sea el medio adecuado para ser utilizado.

De esa manera se aprovecharán al máximo las ventajas de cada modo y así por ejemplo, el ferrocarril se ocupará del transporte de cargas masivas y voluminosas, con lo que se obteniendo un beneficio de peso a través del cual, rutas y caminos podrán ser mantenidos en mejores condiciones. Con igual criterio, se garantizará la accesibilidad vial a puertos públicos y privados, tanto los que tributan al sistema fluvio – marítimo como las terminales barcacas, con el objetivo de aprovechar la gran capacidad de transporte de bienes y mercaderías que tienen barcos y barcasas según sea el calado hídrico correspondiente.

3.1.3. METAS:

- ✓ Proyectar un *Plan Estratégico* del sistema vial provincial, integrando a los otros modos de transporte, ferroviario y fluvio – portuario, previendo programas y proyectos para: los sistemas de cargas, de pasajeros y particularmente para los desarrollos nodales de: el área metropolitana Paraná – Santa Fe y las circunvalaciones o desvíos de pueblos y ciudades atravesados por la red.
- ✓ Integrar la red vial entrerriana al sistema regional y nacional de corredores viales interoceánicos a través de un sistema provincial categorizado de autovías, rutas y caminos, como asimismo la incorporación de nuevas obras de ingeniería que traspongan el curso del Río Paraná.
- ✓ Previsionar el financiamiento nacional y/o internacional de las obras proyectadas
- ✓ Reprogramar inversiones del Estado nacional tendiente a la rehabilitación, mantenimiento y reparación de los trazados existentes de las jurisdicción nacional y provincial.



3.1.4. OBRAS:

Características generales:

A partir de la **categorización de la red provincial existente** (Ver Cartograma) se desarrollará el criterio básico de *asignar diversos estándar de calidad* que se correspondan con dicha jerarquización. Con esos parámetros, podrán determinarse las intervenciones y respuestas *de diseño y tecnología* que se proyectarán sobre cada una de las vías que integran el sistema enterreriano.

Por tanto, en materia de diseño, obras y tecnología, se preverán:

- ✓ *Autovías* de cuatro carriles en **troncales** de vinculación nacional, regional e interprovincial.
- ✓ *Ensanche de calzadas, puentes y alcantarillas con pavimentación de banquetas* en **rutas troncales principales** de enlace provincial, con trazas de dos carriles.
- ✓ *Repavimentación* de tramos a restaurar y *pavimentación* de los que poseen calzadas enripiadas o embrozadas, en caminos de carácter **primario**. En esta categoría se preverá asimismo, el rediseño de trazas, ensanches de puentes y obras de arte, consolidación de banquetas y señalización vertical, donde corresponda.
- ✓ *Consolidación con rasantes de ripio o broza, restauración de obras de arte y señalización vertical*, para caminos **secundarios**
- ✓ *Pasos sobre - nivel y a nivel*, en cruces de rutas e **intersecciones** con caminos y autovías de jurisdicción diversa (nacionales, provinciales y concesionadas), respondiendo a diseños compatibles con los flujos de tránsito y estadísticas de accidentología vial.
- ✓ En espacios geográficos con **situaciones nodales** o atravesamientos de la red troncal por ciudades de primera categoría, proyectar *avenidas de circunvalación o desvíos* según se evalúen las situaciones de conflictividad o estrangulamiento de tráfico.
- ✓ Un nuevo *puente – viaducto ferroviario* sobre el río Paraná, al sur del área metropolitana de la conurbación de ambas capitales provinciales, que facilitará la conexión regional, nacional e internacional, como asimismo coadyuvará en morigerar los crecientes flujos de tránsito que soporta actualmente el túnel subfluvial “Uranga – Silvestre Vegnis”.

Características particulares:

1. Las trazas de la **Red Arterial Principal (864,76km)**, se proyectan sobre *rutas existentes*, de jurisdicción mayoritariamente nacional. Estas, constituirán un múltiple trazado de *autovías*, conformadas por cuatro carriles pavimentados, ejecutados según croquis de perfil, adjunto, con las siguientes obras:
 - 2.1. rehabilitación de la calzada existente para llevarla a un ancho de 7,50m y adicionarle una banquina lateral pavimentada de 3,00m de ancho
 - 2.2. construcción de una segunda calzada paralela de igual ancho y disposición de banquina que la referida anteriormente.
 - 2.3. restauración y ensanche de puentes y alcantarillas sobre el eje de la calzada existente.
 - 2.4. construcción de las “obras de arte” que se estudien corresponder sobre el eje de la nueva calzada.



“Desarrollo Territorial, Escenarios Prospectivos e Infraestructuras”

2.5. construcción de las avenidas de circunvalación y desvíos, con igual cantidad de carriles, en ciudades y pueblos atravesados por los autovías:

2.5.1. Sobre el eje de la Ruta Nacional N° 18: Paraná y San Salvador.

2.5.2. Sobre el eje de las Rutas Nacional N° 12 y su continuidad en la Provincial N° 39 (hasta Ruta Nacional N° 14): Crespo y Basavilbaso.

2.5.3. Sobre el eje de la Ruta Provincial N° 26: Victoria (*en construcción*) y Nogoyá.

2.6. Señalización vertical y horizontal bajo estándar internacional.

2. Las trazas de la **Red Arterial Primaria(985,63Km)**, también se proyectan para ser desarrolladas sobre rutas y caminos existentes. Estas también son obras de jurisdicción mayoritariamente nacional, aunque la inclusión de aquellas de propiedad provincial es más significativa en extensión que en la anterior categoría.

Las obras previstas para rejerarquizar esta red están centradas en mantener el mismo número de carriles con un ancho estándar a los que se adiciona una banquina pavimentada de cada lado El perfil tipo se observa en croquis adjunto. En ese orden, se prevé ejecutar los siguientes trabajos:

3.1. *rehabilitación* de las calzadas y *ensanche*(si correspondiera) sobre el eje existente, para llevarlas a un ancho de 7,30m y adicionarle banquetas laterales pavimentadas de 3,00m de ancho cada una.

3.2. restauración y ensanche de puentes y alcantarillas sobre el eje de las calzadas existentes.

3.3. señalización vertical y horizontal bajo estándar internacional.

3. Las trazas de la **Red Colectora Primaria tienen una longitud total de 667,51km, que incluyen 75,5km de tierra y 197,78km de ripio**. Las mismas, han sido categorizadas evaluando caminos de jurisdicción entrerriana, en su totalidad.

Las obras previstas que rejerarquizan esta red, concurren a prever la pavimentación de la mayoría de estas calzadas, actualmente consolidadas en base a ripio o broza calcárea. Asimismo, se proyecta rehabilitar aquellas que tienen carpetas asfálticas o de hormigón. Serán de dos carriles con un ancho estándar (Ver croquis del perfil, adjunto), previendo el rediseño y reactualización tecnológica del trazado.

Por tanto, se prevé ejecutar los siguientes trabajos:

4.1. *rediseño*, de las trazas existentes.

4.2. *pavimentación* de calzadas sobre eje redeterminado para llevarlas a un ancho de 7,30m y adicionarle banquetas laterales consolidadas de 3,00m de ancho cada una.

4.3. construcción, restauración y ensanche de puentes y alcantarillas sobre el eje de las calzadas.

4.4. señalización vertical y horizontal bajo estándar internacional.

4. Las trazas de la **Red Colectora Secundaria provincial**, han sido calificadas teniendo en consideración caminos de jurisdicción entrerriana, en su totalidad.

Las obras previstas que para esta red, persiguen el objetivo que, en toda su extensión se construyan a nuevo y/o se mantengan las actuales rasantes de ripio o broza calcárea. (Ver croquis Perfil adjunto):



Se prevé ejecutar los siguientes trabajos:

- 4.1. enripiado o embrozado de las trazas existentes.
 - 4.2. construcción, restauración y ensanche de puentes y alcantarillas sobre el eje de las calzadas.
 - 4.3. señalización vertical y horizontal.
5. Los *pasos sobre - nivel y a nivel*, en **crucos de rutas e intersecciones** con caminos y autovías de jurisdicción diversa, responderán a diseños compatibles con los flujos de tránsito concurrentes y a las estadísticas de accidentología vial. Se preverán obras consistentes en:
- 6.1. Rotondas a nivel.
 - 6.2. Puentes de estructura sobreelevada.
 - 6.3. Iluminación plena de la propia intersección y extensión del alumbrado sobre los 300m previos al cruce.
6. Las **situaciones nodales** detectadas, en este trabajo de aproximación y tesis prospectiva, fueron expuestas en el punto 2.5.
7. El nuevo *puente – viaducto ferroviario* sobre el río Paraná, estará dispuesto en una amplia serie de áreas candidatas para ser construido al sur del área metropolitana de la conurbación que integran las capitales de nuestra provincia y de Santa Fe. El diseño integral de la ingeniería del complejo *ferroviario*, como asimismo las variables urbanísticas y ambientales que circunscriben la gran obra, constituirán una serie de resultados obtenidos de los estudios de prefactibilidad y prefinanciación que tendrá bajo su responsabilidad la Agencia de Planificación de la Región Metropolitana de reciente institucionalización. La gran trascendencia del emprendimiento conlleva la sucesión de múltiples abordajes temáticos, que por su vastedad no son encarados en esta propuesta preliminar.

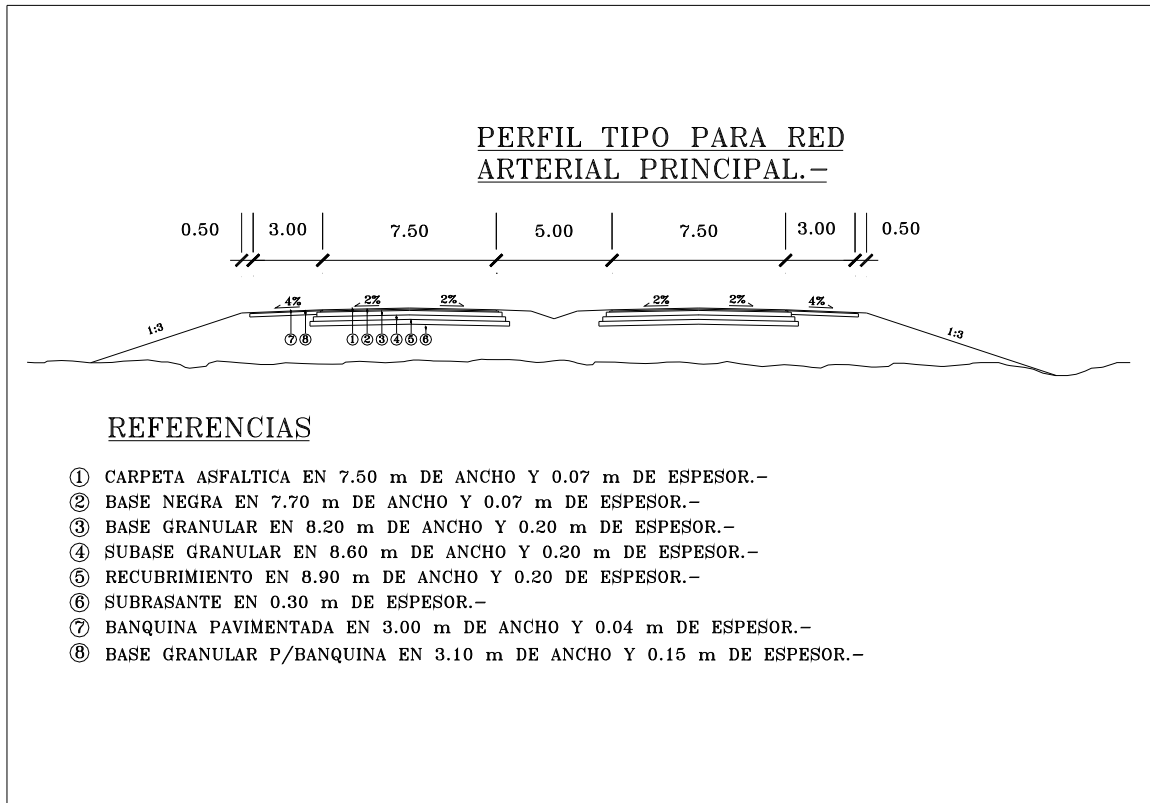
NOTA:

A continuación el sistema vial descrito, se expone gráficamente en:

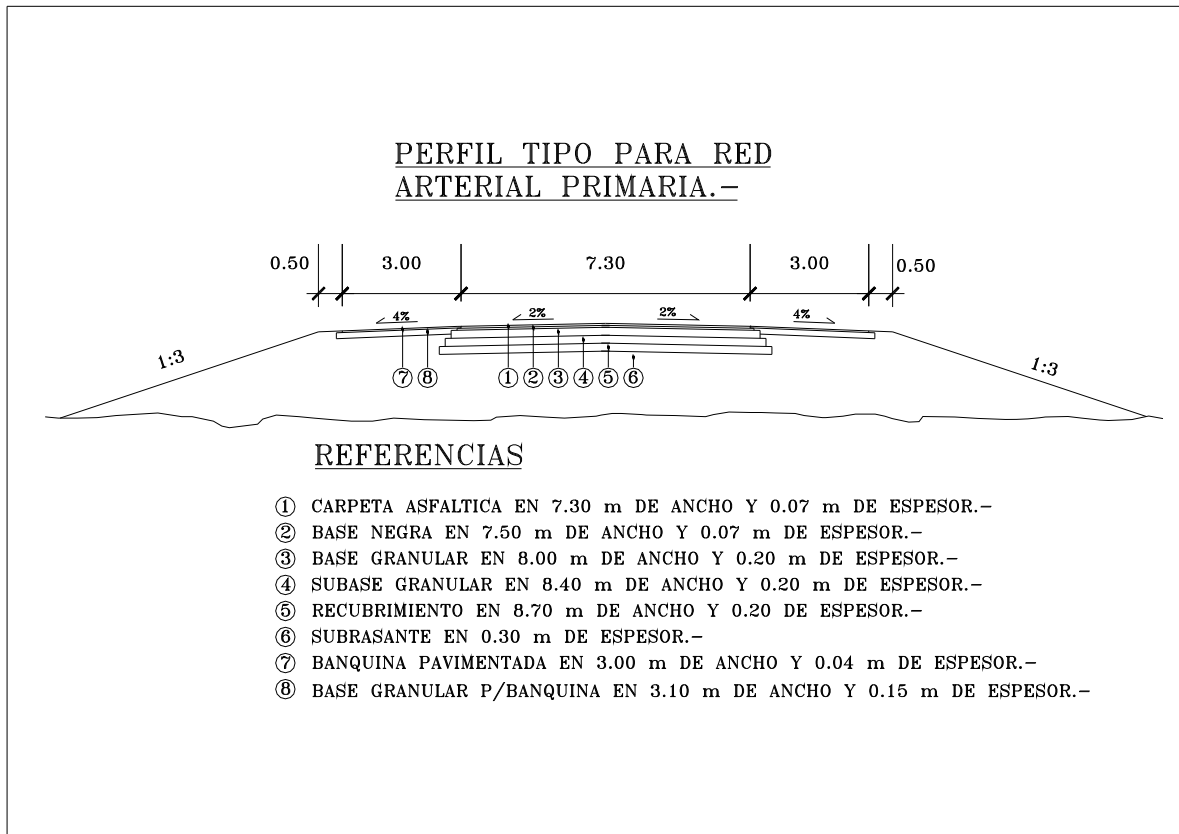
- ✓ **Paquetes estructurales según estándar / categoría de la red.**
- ✓ **Planillas:**
 - a.- tipo de obra o intervención acorde a los estándar definidos;
 - b.- la extensión en Km.;
 - c.-la jurisdicción bajo la que se encuentra y
 - d.-las observaciones que corresponden.
- ✓ **Mapas indicativos:**
 - a.- Cartograma N° 1 – Subcontinente Americano - Planisferio
 - b.- Cartograma N° 2: Corredor Bioceánico Vial – Porción subcontinental.
 - c.- Cartograma N° 3: Red Vial Provincial – Categorías de la Red

RED ARTERIAL PRINCIPAL
Perfil Tipo

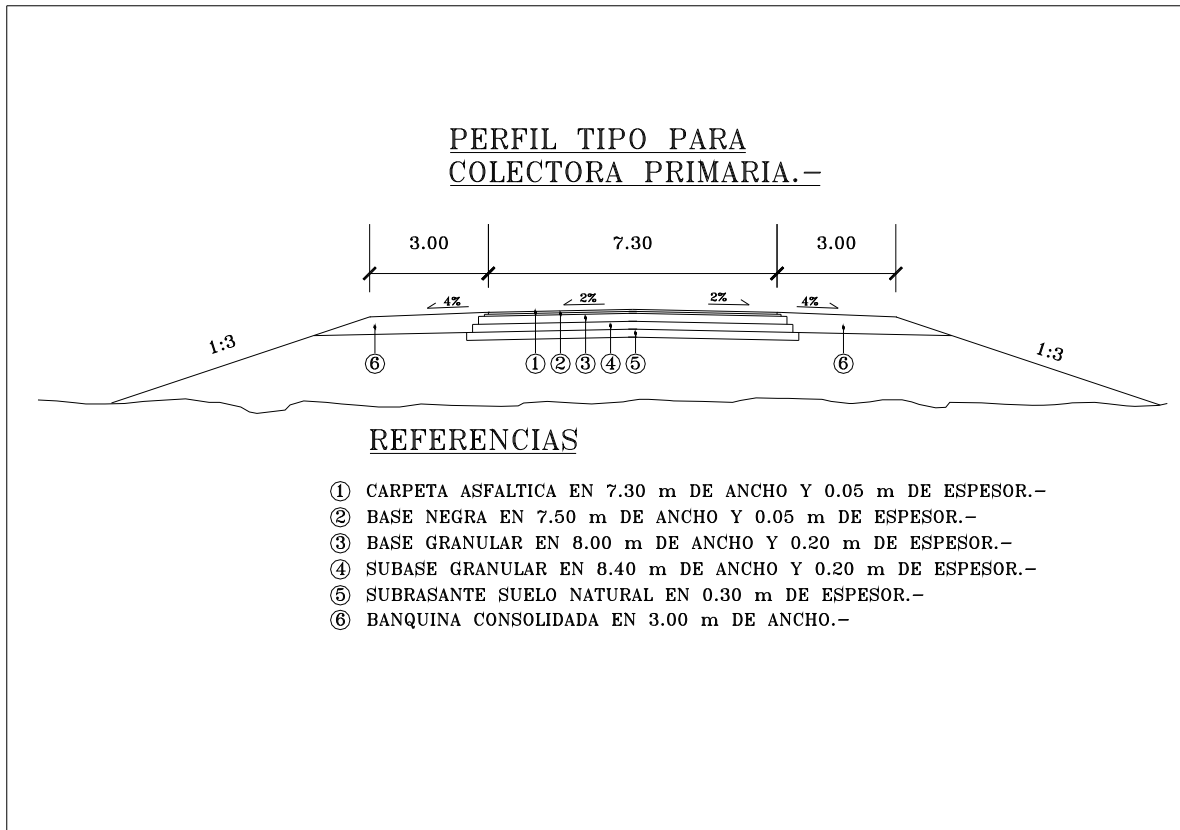




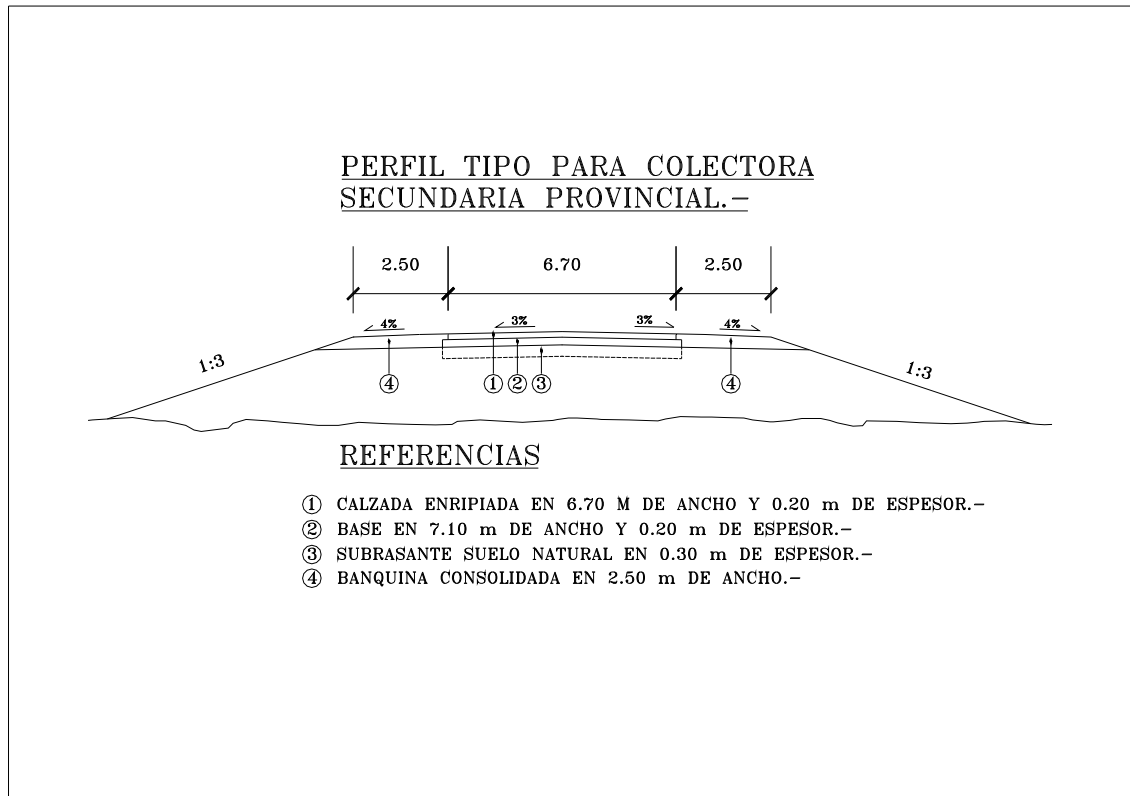
RED ARTERIAL PRIMARIA Perfil tipo



RED COLECTORA PRIMARIA Perfil tipo



RED COLECTORA SECUNDARIA PROVINCIAL Perfil tipo



PLANILLA 1 RED ARTERIAL PRINCIPAL Y ARTERIAL PRIMARIA

<i>Denominación Tramo</i>	<u>Rutas comprendidas</u>	<u>Categoría</u>	<i>Tipo Calzada</i> Actual/Propuesta	<i>Longitud</i> (km)	<i>Longitud</i> Total (km)
<i>Rosario-Victoria-Nogoyá</i>	<i>Puente Rosario-Victoria</i>	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada/Pavimentada</i>	53,00	
	<i>R.P.N°26</i>	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	41,00	94,00
<i>Paraná - Uruguay</i>	<i>R.N.N°12</i> (Paraná. -Nogoyá)	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	100,30	
	<i>R.P.N°39</i> (Nogoyá - R.N.N°14)	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	153,65	253,95
<i>Paraná - Concordia</i>	<i>R.N.N°18</i>	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	226,50	226,50
<i>Corredor Uruguay</i>	<i>R.N.N°12</i> (Brazo Largo-Ceibas)	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	42,85	
	<i>R.N.N°14</i> (Ceibas - Lte.Corrientes)	<i>Arterial Principal</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	343,26	386,11
SUBTOTAL ARTERIAL PRINCIPAL				960,56	

<i>Ceibas - Gguay-Paraná - Lte.Ctes</i>	<i>R.N.N°12</i> (Ceibas -Guaeguay)	<i>Arterial Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	68,08	
	<i>R.P.N°11</i> (Guaeguay-Paraná)	<i>Arterial Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	216,50	
	<i>R.N.N°12</i> (Paraná-Lte-Corrientes)	<i>Arterial Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	202,27	486,85
<i>Guaeguay – Galarza - La Paz</i>	<i>R.N.N°12</i> (Gguay. - Galarza)	<i>Arterial Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	46,53	
	<i>R.P.N°6</i> (Galarza -R.N.N°12)	<i>Arterial Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	225,60	272,13
<i>Dpto.Paraná (R.N.N°12) - Lte.Corrientes</i>	<i>R.N.N°127</i>	<i>Arterial Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	226,65	226,65
SUBTOTAL ARTERIAL PRIMARIA				985,63	
TOTAL RED ARTERIAL				1484,41	



PLANILLA 2
RED ARTERIAL COLECTORA PRIMARIA

<i>Denominación Tramo</i>	<i>Rutas comprendidas</i>	<i>Categoría</i>	<i>Tipo Calzada</i>	<i>Long. (km)</i>	<i>Long.Total (km)</i>
<i>La Paz (R.N.Nº12) - Feliciano - Federación (R.N.Nº14)</i>	<i>R.P.Nº1(Int.R.N.Nº12) - Feliciano</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	<i>87,10</i>	
	<i>R.P.Nº2 (Feliciano - R.N.Nº14)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	<i>84,32</i>	<i>171,42</i>
<i>La Paz(R.P.Nº1) - Federal - Concordia(R.N.Nº14)</i>	<i>R.P.Nº5 (La Paz) - Federal</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Natural / Pavimentada</i>	<i>75,50</i>	
	<i>R.P.Nº22(Federal) - R.N.Nº14(Cdia)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada.</i>	<i>98,54</i>	<i>174,04</i>
<i>Gualeguay - Gualeguaychú</i>	<i>R.P.Nº16</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada.</i>	<i>66,00</i>	<i>66,00</i>
<i>Larroque(R.P.Nº16)- Basavilbaso(R.P.Nº39)-Villaguay - Federal(R.P.Nº22)</i>	<i>R.P.Nº51 (Larroque-Urdinarrain)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Ripio Pavimentada</i>	<i>41,78</i>	
	<i>R.P.Nº20 (Urdinarrain-Basavilbaso)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	<i>37,00</i>	
	<i>R.P.Nº20 (Basavilbaso-Villaguay)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Ripio Pavimentada</i>	<i>62,00</i>	
	<i>R.P.Nº20 (Villaguay-R.N.Nº18)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada</i>	<i>5,00</i>	
	<i>R.P.Nº20 (R.N.Nº18-R.P.Nº22)</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Ripio Pavimentada</i>	<i>94,00</i>	<i>239,78</i>
<i>Villaguay - Colón (R.N.Nº14)</i>	<i>R.N.Nº130</i>	<i>Colectora Primaria</i>	<i>Pavimentada / Pavimentada.</i>	<i>82,27</i>	<i>82,27</i>
TOTAL RED COLECTORA PRIMARIA					733,51



3.2. SISTEMA FERROVIAL PROVINCIAL

DOCUMENTO

BASE

SETIEMBRE de 2.005



**INDICE del
CAPITULO:**

3.2.1.INTRODUCCIÓN

Estado de Situación Provincial y Nacional.

3.2.2.CONSIDERACIONES ESTRATEGICAS:

Ejes – Redes - Nodos.

3.2.3.METAS

Corto, Mediano y Largo Plazo

3.2.4.OBRAS PROYECTADAS

Características Generales y Particulares – Plan Maestro - Red propuesta (Planillas Técnicas).

3.2.5.SÍNTESIS GRAFICA

- Planillas
- Mapas Indicativos



3.2.1. INTRODUCCIÓN:

Estado de Situación Provincial.

El sistema ferroviario provincial, ex Ferrocarril Urquiza de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, actualmente se encuentra concesionado a la empresa de origen brasilero ALL y la denominación actual responde al nombre de *América Latina Logística*. La concesión vence en el año 2.023 con una posibilidad de ampliación del plazo contractual por otros 10 años más.

El actual estado del sistema, que posee una longitud total de 2.705km en toda su extensión y 1.370km en Entre Ríos, es de regular a malo tanto en vías como en material rodante. Actualmente tiene en activo funcionamiento solamente la línea que, viniendo de Corrientes y Misiones, se desarrolla paralela al Río Uruguay. Ocasionalmente pone en actividad la que corre entre Basavilbaso y Paraná apuntando a la conveniencia y oportunidad del tipo y volumen de negocios a establecer.

La carga transportada está ligada fundamentalmente al traslado de, contenedores cerrados, áridos para la construcción, derivados de la industria del rollizo de madera y manufacturas de la industria alimenticia nacional en tanto que, los productos de la actividad agrícola – ganadera, sostén principal de la economía provincial, utilizan *muy escasamente* este medio desde hace muchos años.

Puede marcarse incluso que en buena parte de su trazado existen tramos de vías y puentes en malas condiciones debido al escaso mantenimiento desde 1.993 y otros en regular estado de conservación, constituyendo este un dato significativo a la hora de replantear la viabilidad del sistema y su integración a una visión estratégica de mediano y largo plazo. Por tanto, no es difícil imaginar que este importantísimo modo de transporte, que aporta un extraordinario volumen de traslado a menor costo, no le es útil al sistema productivo, comercial y de servicios de la provincia.

El ferrocarril representó una red de infraestructura de gran trascendencia a principio del Siglo XX, en momentos en los que Entre Ríos no poseía una red caminera pavimentada. No obstante, el sistema integró una red nacional absolutamente fragmentada y con diseño concéntrico sobre Buenos Aires. Este diseño radial determinó la unidireccionalidad de la red y la mega concentración económica sobre la ciudad puerto, con las alteraciones y deformaciones económicas y sociales de todo tipo que conocemos sobradamente. Por su parte, la fragmentación se expresó, no sólo en las diferencias regionales que situaron geográficamente a cada servicio, sino que también se manifestó en la diferencia tecnológica e incompatible de los trazados, al identificarse cada uno de ellos, con tres diferentes anchos de trocha (Ancha: 1,67m; Media: 1,46m y Angosta 1,00m).

La situación anteriormente descrita, determinó que el sistema ferroviario y su diseño mesopotámico en el que se integró nuestra provincia y el Litoral argentino, careció de vinculaciones nacionales en el sentido Este – Oeste y de conexiones internacionales que aprovecharan las ventajas comparativas de poseer una jurisdicción limítrofe con tres países latinoamericanos con una variada estructura económica.

El secular aislamiento entrerriano, por estar en una región rodeada de cursos hídricos, que se verifica también en los otros sistemas de transporte, sólo fue alterado a medias al



construirse el Puente Zárate – Brazo Largo, constituyéndose este en el primer y único enlace nacional ferroviario que nos permitió el traslado interprovincial de mercaderías, bienes y pasajeros pero que al mismo tiempo, nos limitó al conectarnos solamente con el mismo ancho de traza y encontrar destino final exclusivamente en la terminal Lacroze de la Capital Federal. Es decir, concluimos con un aislamiento histórico que tuvo escasa trascendencia, porque terminamos reforzando, con una gran obra de infraestructura, el sistema radial existente.

Para concluir podría decirse que, por un lado el Estado sólo a puesto en marcha, algunos ramales destinados al transporte zonal de pasajeros, y por otro lado la empresa concesionaria, ha activado aquellos ramales en los que encuentra resuelta la ecuación costo – beneficio sin interesarle el proceso sinérgico de desarrollo regional que provocaría una mayor dinámica y promoción de nuestras estructuras económicas. En ese orden y a modo referencial, la concesionaria privilegia los tráficos masivos de carga, de mediana y larga distancia, con arribo a un único destino, sin considerar viajes programados en los que se prevea recoger cargas en las distintas estaciones de la red.

Estado de Situación Nacional.

La crisis del sistema ferroviario nacional que se originó en los 80 se debió básicamente a la falta de inversión y gestión comercial y a la carencia total de objetivos estratégicos y políticas del sector. Esto derivó ineludiblemente en un histórico colapso del sistema, expuesto en el deterioro de los servicios que se prestaban y en la paulatina pérdida del volumen de tráfico.

De allí se saltó, en 1.993 a la concesión del sistema con muy disímiles resultados. Si bien se experimentaron algunas mejoras en el tema tarifario y aumento de la carga transportada en algunos segmentos de la red, por el contrario los resultados negativos se evidenciaron en, la postergación y aplazamiento de inversiones, ausencia de pago de los canon contractuales, el deterioro de las vías y el abandono de edificios e instalaciones.

A todo eso se le debe sumar la incapacidad de la red puesta de manifiesto en, las restricciones de diseño de su gálibo y capacidad portante, la existencia de limitaciones geográficas y tecnológicas que impiden el desarrollo de una red de estructura reticular que equilibre el esquema nacional concéntrico existente y el reducido volumen de negocios que limita el acondicionamiento y modernización de la infraestructura concesionada.

Con esta realidad, el Estado Nacional propietario de toda la red, evidencia en primer lugar la descapitalización del sistema ferroviario por el deterioro y abandono de su infraestructura y en segundo lugar, la falta de inversión que nos lleva a la obsolescencia de un modo de transporte que, antes que sea tarde, puede ser recuperado e integrado a los nuevos escenarios socio – económicos que se plantean favorables tanto a nivel nacional como en el orden internacional.



3.2.2. CONSIDERACIONES ESTRATEGICAS:

Fundamentalmente *el sistema ferroviario* debe ser integrado a una visión estratégica de mediano y largo plazo, que se enmarque en las coordenadas de la época y se integre definitivamente a un sistema multimodal de transporte.

En esa inteligencia, el Estado Nacional debe realizar una fuerte inversión económica asignándole una gran importancia al sostenimiento y a la expansión de su propia infraestructura ferroviaria. Esta decisión política se propone ser compatibilizada y complementada con las distintas concesionarias del sistema, con quienes se compartirán los nuevos ejes de desarrollo estratégico en materia de economía, infraestructura y ordenamiento territorial.

Ejes de desarrollo:

Los ejes de desarrollo estratégico se propone definirlos en:

- El escenario socio – económico:
 - ✓ la promoción y búsqueda de mayor competitividad de las *economías regionales*,
 - ✓ consolidación del tráfico de cargas orientado al *mercado interno*;
 - ✓ la promoción de *exportaciones* de la producción primaria y manufacturas de origen agropecuario e industrial;
 - ✓ la proyección de flujos, tanto de carga como de pasajeros con *desarrollo este – oeste* en corredores bioceánicos;

- Las redes:
 - ✓ recuperar, reconstruir y mantener vías, viaductos, señalamientos y puentes afectados, o con problemas de diversa índole que impiden su habilitación;
 - ✓ incorporar a la red existente sobre trazas habilitadas, la construcción de un sistema “multitrocha” que compatibilice dos anchos diversos, posibilitando el flujo entre regiones y concesiones geográficamente colindantes;
 - ✓ proyectar las grandes obras que transpongan el río Paraná a través de puentes ferroviarios de integración regional e internacional;
 - ✓ extender a toda la red una capacidad portante, en vías y puentes, de al menos 22t/eje proyectando lograr un máximo de 26t/eje a 30t/eje.
 - ✓ proyectar una velocidad de 50km / hora para trenes de carga y hasta 80km / hora para formaciones de pasajeros;
 - ✓ en líneas de transporte de contenedores, aumentar gálibo, teniendo como objetivo el sistema “*double stack*” (unidades apiladas de a dos) que duplica la capacidad de traslado y que presupone proyectar el aumento de la capacidad portante.
 - ✓ construir accesos a muelles portuarios y playas de estaciones de transferencia de cargas

- Los nodos:
 - ✓ En el área metropolitana Paraná – Santa Fe, proyectar terminales multimodales de transferencia de cargas;
 - ✓ En puertos fluviales provinciales, reconstruir y habilitar redes de accesos tanto en vías como puentes.



3.2.3. METAS:

- ✓ Proyectar un *Plan Estratégico* del sistema ferroviario provincial, integrando a los otros modos de transporte, vial y fluvio – portuario, previendo programas y proyectos para: los sistemas de cargas, de pasajeros y particularmente para el desarrollo nodal del área metropolitana Paraná – Santa Fe;
- ✓ Previsionar el financiamiento nacional y/o internacional de las grandes obras proyectadas (puente ferroviario, estaciones de transferencia y trazado “multitrocha”);
- ✓ Readecuación y reordenamiento del contrato de concesión adaptado a los nuevos escenarios previstos y al Plan Estratégico mediante convenios en los que las partes comprometidas serían La Nación, La Provincia y la empresa concesionaria;
- ✓ Reprogramación de inversiones del Estado nacional tendiente a la rehabilitación, mejoramiento y readaptación de la infraestructura existente;

3.2.4. OBRAS:

Características generales:

Las obras se proyectan, a partir de una **categorización de la red provincial** (*Ver Cartograma*) bajo el criterio central de *recuperar y reconstruir* los tramos, vías y “obras de arte” del sistema que, por sus características y condiciones, se consideran incluidos en los ejes de desarrollo y metas expuestos en los puntos anteriores.

En tal sentido, se ha previsto activar el sistema ferroviario provincial con el objetivo de: dinamizar el transporte de la producción entrerriana, primaria y de manufacturas, y viabilizar el traslado de pasajeros de media y larga distancia de alcance provincial, regional y nacional. Asimismo, este último objetivo concurriría al fortalecimiento del creciente desarrollo del turismo en el orden provincial.

En dichas situaciones el sistema busca *construir un eje de desarrollo transversal* este – oeste, que no sólo vincule dinámicamente ambas costas entrerrianas sino que se constituya como el primer proyecto ferroviario, de desarrollo regional e internacional, posicionándose estratégicamente tanto en la Región Centro como en el Corredor Bioceánico (conexión puertos atlánticos – puertos del pacífico).

En virtud de eso, se prevé tomar, dos decisiones fundamentales para la concreción del proyecto:

1. readaptar el trazado actual (de trocha media) a un sistema “multitrocha” que incorpore la trocha “métrica” dentro del esquema actual;
2. proyectar un puente ferroviario (también carretero) sobre el río Paraná, en el ámbito geográfico de la Región Metropolitana Paraná – Santa Fe, que establezca las vinculaciones estratégicas descritas.

El sistema planteado con sus conexiones principales, se articulará dinámicamente tanto con el sistema vial de autovías regionales, rutas principales y conexiones de segundo y tercer grado, como con el sistema de fluvio - portuario de terminales públicas y privadas desarrollado en las costas de nuestros dos grandes ríos. De esta forma se concretará un sistema de diseño multimodal en el cual cada modo, ocupará los tráficos en los cuales



está mejor posicionado y se vincularán entre sí buscando una complementación virtuosa que alcance las metas previstas.

En definitiva, se propone incorporar el proyecto esbozado en este conjunto de ideas, en un Plan Maestro que integre al sistema Ferrovial Entrerriano y a sus conexiones previstas fijando las metas generales y sus correspondientes programas y proyectos. La responsabilidad primitiva de este plan estratégico, corresponderá a la Provincia de Entre Ríos que deberá sumar en él, tanto a las provincias vecinas, como al Estado nacional y a las organizaciones de la sociedad civil comprometidas en las distintas zonas geográficas interesadas.

Características particulares:

8. La capacidad portante en vías y puentes se proyectará inicialmente para 22t/eje tendiendo a proyectar para 26 y 30 t/ eje.
9. La velocidad inicialmente prevista para toda la red será de 50km / hora para el segmento cargas y de 80km para pasajeros.
10. La incorporación de un riel más de trocha “métrica” al trazado existente, para conformar el sistema “multitrocha” previsto, se hará prioritariamente sobre la traza descrita a continuación en 7, para garantizar la habilitación de la nueva modalidad al tiempo en que finalicen las obras del Puente Ferrovial sobre el río Paraná.
11. El Puente Ferrovial sobre el río Paraná, está previsto desarrollarse en una serie de áreas candidatas al sur de la ciudad capital de la provincia, para que desde allí realice la conexión interprovincial con los ramales de la línea Belgrano Cargas.
Los estudios de prefactibilidad y prefinanciación de esta trascendental obra de ingeniería, se propone ser encarados a través de los procesos de planificación estratégica y búsqueda de consensos con la sociedad civil, que a tal efecto determinen los Gobiernos de Entre Ríos y Santa Fe.
12. La traza troncal provincial – regional –internacional la constituirá, de norte a sur, el ramal procedente de Paso de los Libres, con conexión Federal, Paraná, Puente Ferrovial sobre el río Paraná, Estación Multimodal de Transferencia en la Provincia de Santa Fe y de allí al oeste a través del Belgrano Carga.
Esta traza es de reparación, adaptación y construcción prioritaria y constitutiva del corredor Bioceánico este – oeste.
13. La traza troncal provincial – nacional, seguirá sustentándose sobre la línea que también proviniendo de Curuzú Cuatía, sigue por Concordia, Basavilbaso hasta el complejo ferroviario Zárate – Brazo Largo.
14. Esta última, en el Departamento Islas, integrará a su desarrollo el ramal que confluirá al Puerto de Ibicuy.
15. La traza troncal provincial Basavilbaso – Paraná, conjuntamente a descrita en 7, confluirá sobre el Puente Ferrovial sobre el río Paraná y desde allí con idéntico destino.
16. Esta a su vez, hará la conexión con el Puerto de Diamante, mediante un ramal que se reconstruirá a nuevo, tanto en lo referente a vías, como a puentes y viaductos.
17. La troncal descrita en 6, tendrá un ramal de aproximación al Puerto de Concepción del Uruguay.



18. Las terminales urbanas, de cargas y pasajeros, como asimismo las de transferencia de cargas que correspondieran prever para construir a nuevo o reconstruir sobre estructuras existente, se determinarán a partir del diseño del Plan Maestro que ordenará la serie de obras necesarias correspondientes tanto a la propia tecnología ferroviaria, como aquellas derivadas de los proyectos de obras urbanísticas y civiles.

NOTA:

El sistema ferroviario descrito, se expone gráficamente en:

- ✓ **Planillas conteniendo:**
 - a.- tipo de obra o intervención acorde a los estándares definidos;
 - b.- la extensión en Km.;
 - c.- la jurisdicción bajo la que se encuentra y
 - d.- las observaciones que corresponden.
- ✓ **Mapas indicativos:**
 - a.- Cartograma N° 4: Corredor Bioceánico Ferroviario- Porción subcontinental.
 - b.- Cartograma N° 5: Red Ferroviaria Provincial – Categorías de la Red



**SISTEMA FERROVIAL
PLANILLA DESCRIPTIVA**

CATEGORIA DE LA OBRA	TRAMOS	DESCRIPCIÓN	LONG. Km.	JURISDICCION
TRAZA TRONCAL REGIONAL-INTERNACIONAL	Corredor Bioceánico: Paso de Los Libres- Curuzu Cuatia - Federal- Paraná	Sistema multitrocha a partir de la incorporación de un riel de trocha métrica(1m) recuperación y reconstrucción de la trocha existente y obras de arte. Llevar a 22 TN. eje	595	concesionado
	Conexión con Belgrano Cargas en la provincia de Santa Fe(Estación Multimodal de Transferencia)	Puente ferroviario de trocha métrica		Obra nueva
TRAZA TRONCAL PROVINCIAL – NACIONAL	Troncal provincial: Paso de Los Libres-Chajari-Concordia-San Salvador-Basavilbaso-Enrique Carbo- Ibicuy-Complejo Zarate Brazo Largo	Recuperación, reconstrucción de vías, viaductos y puentes. Llevar a 26/30 TN. eje	629	concesionado
TRAZA SECUNDARIA	Concepción del Uruguay - Paraná	Recuperación, reconstrucción de vías, viaductos y puentes.	262	Concesionado/a demanda
	Conexión con el puerto de Diamante	Construcción de vías y obras de arte		Concesionado/ a demanda
	Conexión con el puerto de Ibicuy	Construcción de vías a nuevo y obras de arte(puentes y viaductos)		Concesionado a demanda



3.3. SISTEMA FLUVIO – PORTUARIO.

**DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005**



**INDICE del
DOCUMENTO:**

3.3.1.INTRODUCCIÓN:

Estado de Situación Nacional y Provincial..

3.3.2.OBJETIVOS.

3.3.3.CURSOS de ACCION

Planes Maestros – Políticas del Sector

3.3.4.METAS

Corto, Mediano y Largo Plazo



3.3.1.INTRODUCCIÓN:

Estado de Situación Nacional.

Sobre finales de los 80, pero particularmente en la década de los 90, se desarrolló un significativo proceso de repotenciación y avance del transporte fluvial y su infraestructura. En este marco, comenzó a adquirir significativa importancia el transporte por agua, las terminales portuarias y la eficiente complementación que genera la vinculación estratégica con los modos terrestres constituidos por el ferrocarril y el camión.

El creciente incremento de los flujos fluvio – marítimos indican la necesidad de consolidar este sistema que disminuye costos y aumenta la competitividad.

La política implementada en la década pasada concurrió a buscar una eficiencia en las operaciones portuarias e incorporar la actividad privada a fin de promover la baja de costos.

En las vías navegables la política se ordenó mediante las acciones de dragado y balizamiento como asimismo la optimización de las condiciones físicas y aquellas que hacen a la seguridad. Este direccionamiento del sistema fluvio – marítimo, apuntó a desarrollar las actividades del comercio exterior y en mayor medida el de cabotaje como factor dinamizador en la promoción de las economías regionales.

Los objetivos fueron cumplidos porque, en buena medida, se mejoraron las condiciones de navegabilidad de nuestros ríos con mínimos estándar de eficiencia y seguridad.

Por otra parte el contrato de concesión de la Hidrovía desde el Océano hasta Santa Fe incluyó obras de profundización del calado que facilitaron el tráfico de embarcaciones de mayor porte con el consiguiente mayor aprovechamiento de la capacidad de las bodegas de los buques.

Estado de Situación Provincial.

Entre Ríos dispone actualmente de tres estaciones fluviales principales: Puerto Diamante sobre el Río Paraná Medio, Puerto Ibicuy sobre el Río Paraná Ibicuy próximo al Paraná Guazú y Puerto Concepción del Uruguay sobre el Río Uruguay. La concreción de las obras de dragado de la Hidrovía Paraná - Paraguay en el tramo inferior Santa Fe al Océano generó condiciones muy favorables para la modernización portuaria y el emplazamiento de nuevas terminales. Además, la inminente realización de las obras de profundización desde Santa Fe hacia el Norte ha dinamizado la actividad de varios puertos fluviales de bajo calado.

El Puerto de La Paz al norte de Entre Ríos ha tomado nuevo impulso y se encuentra actualmente operando como puerto barcadero. Sobre la Hidrovía del Río Uruguay, las autoridades nacionales han previsto el dragado de esa ruta troncal entre Concepción del Uruguay y la desembocadura en una primera etapa y desde Concepción del Uruguay hasta Concordia en una segunda fase. Existe fuerte interés de las autoridades provinciales de estudiar la viabilidad de reactivar el Puerto de Concordia sea en la localización actual o en otra más conveniente aguas abajo, para lo cual ya se han realizado documentos de evaluación y foros de discusión como los primeros pasos de ese objetivo. Asegurados 17 pies de calado hasta Colón, el puerto local podría recobrar



su actividad asociado al tráfico que se genere hacia y desde Concordia, pero no se lo considera como un caladero estratégico. Aguas arriba de Salto Grande la navegación comercial no se habría de desarrollar hasta la concreción de las obras que habiliten la esclusa de la represa, obras que por su dimensión no han encontrado aún un marco de viabilidad económica y por tanto no se espera su realización en el corto y mediano plazo; se mantendrá la navegación fluvial por barcazas y embarcaciones de bajo porte y calado con bajo peso en la economía de transporte.

3.3.2. OBJETIVOS

El examen de las facilidades portuarias existentes sobre los Ríos Uruguay y Paraná y su relación con el mapa productivo y económico provincial, de la Región Centro y con la red intermodal de transporte terrestre y ferroviario, llevan a sostener una propuesta de política portuaria conducente a dirigir acciones sobre la base de potencialidades actuales y futuras de los puertos regionales.

Los puertos de la región sin duda sufrirán cambios en sus demandas en el corto plazo y deberán adecuarse en función de las nuevas inserciones en la economía nacional, algunas recientemente ejecutadas, otras en vías de ejecución y otras en situación de proyecto, entre las que pueden citarse:

- La concesión del dragado de apertura, balizamiento y mantenimiento del Río Paraná al norte de Santa Fe.
- El futuro puente ferroviario sobre el río Paraná y la conexión con la red vial y ferroviario entrerriana.
- La reconversión del Puerto de Santa Fe en proceso licitatorio para su posible relocalización.
- La concesión del dragado de apertura y mantenimiento del Río Uruguay entre Concordia y la desembocadura.
- La instalación de puertos privados sobre ambas márgenes del Río Paraná.
- La construcción de los accesos del sistema vial y ferroviario al Puerto de Ibicuy.
- Dragado de los accesos portuarios.

Con tales condiciones favorables, la política portuaria regional, a la que se integra la Provincia de Santa Fe, apunta a conformar un sistema unificado y complementario de puertos públicos y privados, que permita presentar una oferta regional variada y jerarquizada, capaz de captar y generar negocios de procesamiento, almacenamiento y exportación de todo tipo de cargas dentro de un hinterland ampliado que abarca no solo la Región Centro, sino también las Regiones del Norte Grande y de Nuevo Cuyo, totalizando 16 provincias argentinas.

En cuanto a la recepción de mercaderías y cargas generales provenientes del resto del mundo, los puertos fluvio – marítimos regionales están en condiciones de instrumentar un Plan de Marketing y Negocios que les permita competir ventajosamente frente al congestionado puerto porteño, y a los puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires, los cuales cuentan solo con un hinterland local.



En el mediano plazo los puertos regionales habrán de desplazar a esos puertos marítimos de los principales negocios, coadyuvando al reequilibrio territorial nacional y a su correspondiente ordenamiento.

3.3.3. CURSOS de ACCION

Entre Ríos, en conjunto con la Región Centro deberá adoptar una política de dragado del acceso a sus puertos compatibilizando con la Nación la armonización de dichos cursos de acción. Esto implica proponer la contratación o concesión con empresas de dragado, la eventual reapertura y mantenimiento de los accesos y del vaso portuario (o a pie de muelles) en los diversos puertos de acuerdo a su requerimiento.

Las condiciones náuticas en esos accesos y muelles, deben ser tales que aseguren el máximo aprovechamiento del calado disponible en las vías troncales. La falta de certeza en la disponibilidad de profundidades suficientes origina dispersión en la captación de cargas y provoca ausencia de inversiones y de interés por parte de los operadores privados.

Por otro lado, se debe canalizar la gestión ante el Gobierno Nacional para obtener los compromisos y posteriores acuerdos que permitan un mayor aprovechamiento de calado en las hidrovías.

La concesión del dragado y balizamiento del Río Paraná Superior y del Río Uruguay desde el Km. 0 (Desembocadura) hasta Concordia, configuran las obras básicas y de conservación que deben procurarse con cargo a la Nación y al tráfico fluvial por peaje.

Puede estimarse que, las políticas de promoción industrial y la efectiva concreción de industrias asentadas sobre distintos parques ordenados, debería provocar un crecimiento en las necesidades de abastecimiento de materias primas, productos manufacturados, provisiones de tecnología y el despacho de productos terminados al destino primario.

En ese nuevo contexto y con las seguridades de disponer de calado suficiente en los puertos, se presume que el transporte fluvial puede complementarse adecuadamente en el tráfico intermodal. Se abrirán así, expectativas para el desarrollo de tráficos feeders, de carga general y contenedores hacia los puertos regionales.

Se propone la realización de *Planes Maestros* en los puertos públicos principales, a fin que las administraciones portuarias dispongan de:

- ✓ herramientas de planificación física y ordenamiento de los espacios operativos,
- ✓ previsión de las necesidades e inversiones relacionadas con la evolución de la demanda,
- ✓ cronograma de acciones y de obras por etapas de desarrollo.

En otro orden, la propuesta provincial conjuntamente con la regional, aspira a impulsar la gestión comercial y la búsqueda constante de nuevos negocios, dentro de la actividad portuaria, la captación de cargas y servicios.

En tal sentido la política en el sector consistirá en orientar y lograr:

- ✓ una mayor eficiencia en las operaciones portuarias,
- ✓ promover la disminución de costos, a través de la participación del sector privado en un marco de competencia,



- ✓ lograre un sistema portuario ágil y eficiente a los efectos de desarrollar y vigorizar el comercio exterior e interior.

Cabe acotar que se considera de una alto valor estratégico promover a nivel regional, la navegación comercial en el Río Uruguay siguiendo con las acciones ya iniciadas por el Comité Hidrovía del Río Uruguay.

En este sentido se prevé incorporar la participación de los gobiernos y autoridades departamentales, cámaras empresarias del sector portuario y naviero, de los Gobiernos nacionales de la República Oriental del Uruguay y la República Federativa del Brasil. La política de estímulo para fomentar el uso de contenedores a nivel regional, puede desembocar en una progresiva incorporación del tráfico fluvial de contenedores en el Río Uruguay con costos competitivos, habida cuenta de las inversiones en infraestructura de muelle recientemente realizadas en el Puerto de Concepción del Uruguay.

A tales efectos, será necesario asegurar las condiciones de profundidad náutica necesarias para conferirle a la estación fluvial, la viabilidad del proyecto de mejoras que dio origen a su financiamiento externo.

3.3.4. METAS:

Agenda vigente de las provincias de la

REGION CENTRO

Corto Plazo:

- **Plazo Previsto:** Diciembre 2.005 – Diciembre 2.007.-
- **Acciones Propuestas:**
- Desarrollo de mayor profundización del **tramo Santa Fe al Océano:**
 - ✓ entre **treinta y seis** y **cuarenta pies** de navegación a Puerto San Martín y
 - ✓ entre **veintiocho** y **treinta y dos pies** de navegación a Puerto Santa Fe.
- Desarrollo de la Hidrovía Paraná – Paraguay, al norte de Santa Fe, que contemple el alto Paraná con una calado **de 10 pies**.
- Desarrollo de la Hidrovía de Río Uruguay, desde Punta Gorda hasta Concordia.
- Estudio de la importancia de la oferta Portuaria Regional y su compatibilización y complementariedad, trabajo a encarar con intervención del CFI.
- Jerarquización y desarrollo del sistema portuario fluvial argentino en lo relacionado a sus principales vías (*ríos Paraná, Paraguay y Uruguay*) y sus principales problemáticas (*navegabilidad, dragado, desarrollo e inversiones*).



Mediano Plazo:

- **Plazo Previsto:** Diciembre 2.007 – Diciembre 2.011
- Acciones Propuestas:
 - Realización de los **planes maestros y de planes comerciales** de los puertos principales.
 - Financiamiento de **obras portuarias, hidráulicas, de almacenamiento y de dragado y mantenimiento**, para los puertos públicos.
 - Desarrollo y Reactivación de pequeños Puertos Fluviales.
 - Plan de **captación de nuevas inversiones privadas** en los puertos y sus áreas vinculadas.
 - Integración del sistema de transporte fluvial a la red intermodal de transporte regional.
 - Reconversión del actual puerto local de Santa Fe, en un futuro puerto regional, en el marco del actual proceso licitatorio.

Largo Plazo:

- **Plazo Previsto:** Diciembre 2.007 – Diciembre 2.011
- Acciones Propuestas:
 - Construcción, restauración y mejoramiento de los **accesos multimodales** a los puertos regionales.
 - **Rehabilitación de pequeños puertos** para terminales especializadas, puertos barcaderos y puertos de servicios.
 - Programa permanente de **mejoramiento de la navegabilidad** de la Hidrovía del Río Uruguay.
 - Programa permanente de apoyo a la consolidación de la Hidrovía Paraná – Paraguay.
 - Fomento a la creación de **nuevos puertos deportivos, náuticos y pesqueros**.
 - Reconversión y rehabilitación de la infraestructura edilicia y portuaria ociosa.



1.- EPILOGO
DOCUMENTO
BASE
SETIEMBRE de 2.005



- ✓ Concebir *escenarios provinciales de futuro*, estableciendo una visión estratégica centrada en el horizonte del año 2.016, posibilita imaginar y diseñar la problemática del ordenamiento territorial, con un criterio de amplia complejidad que integra a TODAS las áreas del estado provincial, los estados municipales y al conjunto de la sociedad civil entrerriana. Este criterio fundamental, aspira a incorporar las profundas mutaciones a que se someten actualmente los territorios dentro de los procesos de integración regional que los contienen.
- ✓ Un territorio, *abierto, equilibrado, equitativo, sustentable y socialmente justo*, al que aspiramos, define el desarrollo y la política de ordenamiento orientada a:
 - ✓ Un reposicionamiento territorial acompasado con la dinámica socioeconómica actual y las coordenadas de la época;
 - ✓ La inclusión y la cohesión social;
 - ✓ La reconversión y la diversificación productiva de ciudades, microregiones y regiones.Bajo estos criterios, se facilita el logro de una *mayor competitividad territorial* en base a un actualizado diseño de las infraestructuras y a la óptima armonización entre la producción y la preservación de los recursos naturales y el ambiente.
- ✓ Los *corredores australes del crecimiento* vertebran y re - equilibran nuestro territorio en sentido Este – Oeste, con una amplia red de diseño reticular, estructurada por nuestras infraestructuras en sus diversos modos, tal como las hemos expuestos en los capítulos anteriores. Sostenemos así, la *articulación interna* y potenciamos el *desarrollo regional* desarrollando un *esquema de complementación* territorial entre estos nuevos vectores del desarrollo y las redes existentes, estructuradas desde hace más de un siglo y que en su totalidad confluyen sobre la gran ciudad puerto.
- ✓ Esta nueva realidad geo – económica refuncionaliza el sistema de metrópolis, ciudades y microregiones, incorporándoles ágiles sistemas de accesibilidad y dinámica conectividad de las redes de transporte y comunicación. Asimismo, esa realidad en constante mutación, exhibe dos situaciones paradigmáticas:
 - el movimiento constante de las actividades productivas hacia los nodos territoriales mejor ubicados y facilitadores del acceso a los mercados,
 - y los consiguientes cambios en el uso del suelo.
- ✓ La ausencia de políticas de ordenamiento territorial, frente a una realidad socioeconómica con crecimiento acelerado en los últimos años, puede *fortalecer las desigualdades y potenciar las polarizaciones* a las que ya asistimos cuando primó a nivel nacional en distintas etapas históricas, un *proyecto agro exportador exclusivo o un proceso de industrialización no – integrado*.
- ✓ Los nuevos territorios, que emergen en la reconfiguración de aquellos que soportaron las mutaciones y que acompañan la realidad socio económica de la última década, deben ser *abiertos, dinámicos y muy flexibles*. Por ello, la propuesta de regionalización como la de la Región Centro que integramos con Santa Fe y Córdoba, debe tener necesariamente estas condiciones en las que un



“Desarrollo Territorial, Escenarios Prospectivos e Infraestructuras”

territorio, atravesado por nuevos sistemas de flujos y redes, incorpora fronteras difusas y asigna un rol protagónico fundamentalmente a las ciudades, la metrópolis y las microregiones, entendidas como sistema de asociación de ciudades.

- ✓ La tarea activa y permanente que presupone construir *territorios posibles en escenarios futuros*, presupone desarrollar un diseño estratégico en base a situaciones contrastantes que incorporan todas las variables de análisis. En ellas se incluyen: a las mega tendencias globales, a las políticas nacionales hegemónicas, a las cuestiones históricas que se sostienen con alta significación y también a la inmensa variedad de hipótesis de cambio.
- ✓ En conclusión, toda esta política de avance paulatino y sostenido, transforma radicalmente los modos de gestión pública y las acciones gubernamentales. Frente a diversos escenarios de mutaciones constantes que sitúan al territorio en una constante variabilidad, se impone el desarrollo de *acciones y políticas concertadas y coordinadas*. La *multisectorialidad* y los *atravesamientos interjurisdiccionales* dentro del estado, articulados con la creciente participación de los actores sociales y las organizaciones de la sociedad civil, fortalecen la gobernabilidad en un marco previsible de desarrollo y ordenamiento territorial.

